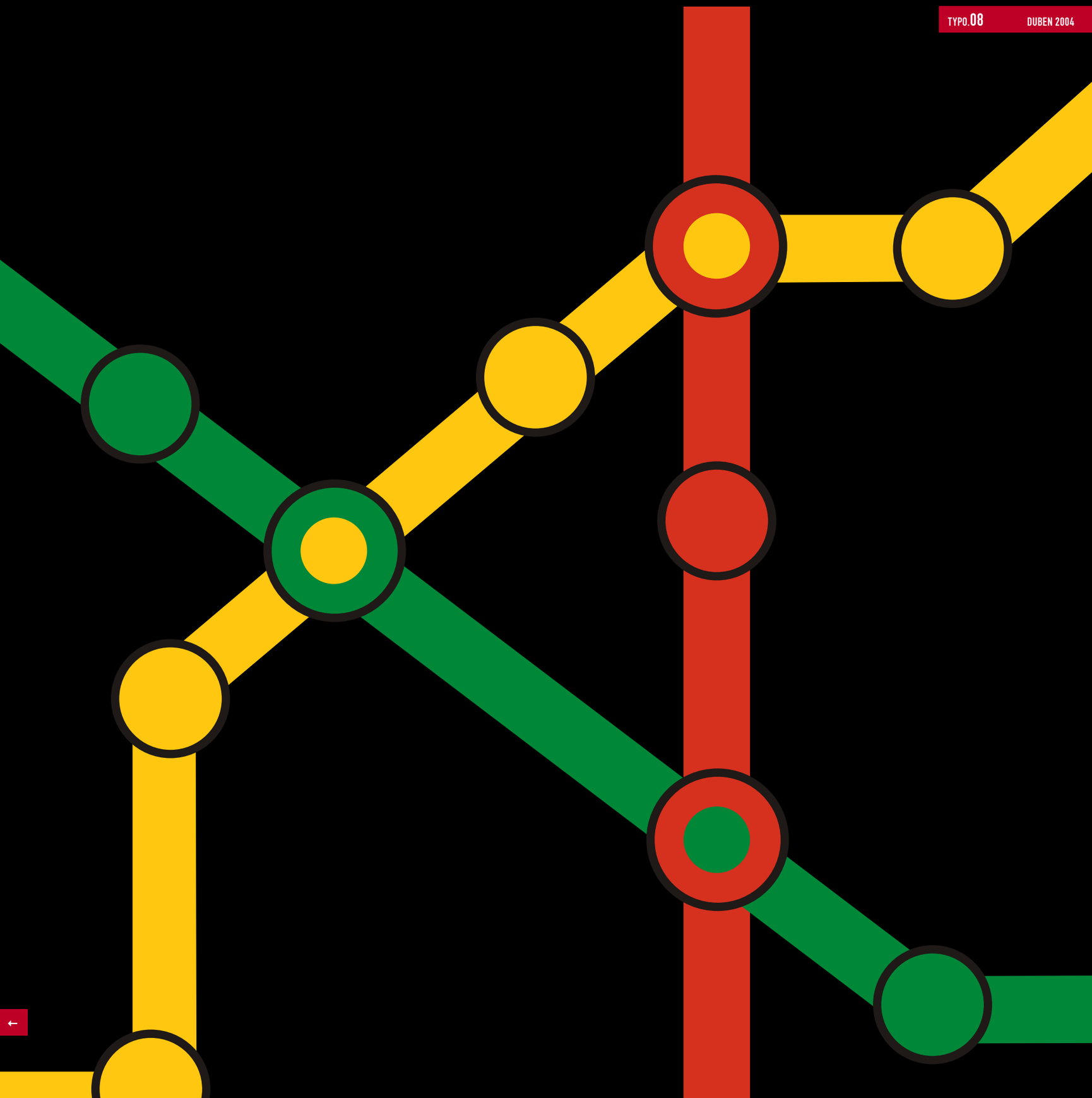
# TYPO

typografie . grafický design . vizuální komunikace
typography . graphic design . visual communication

TYPO.08 DUBEN 2004

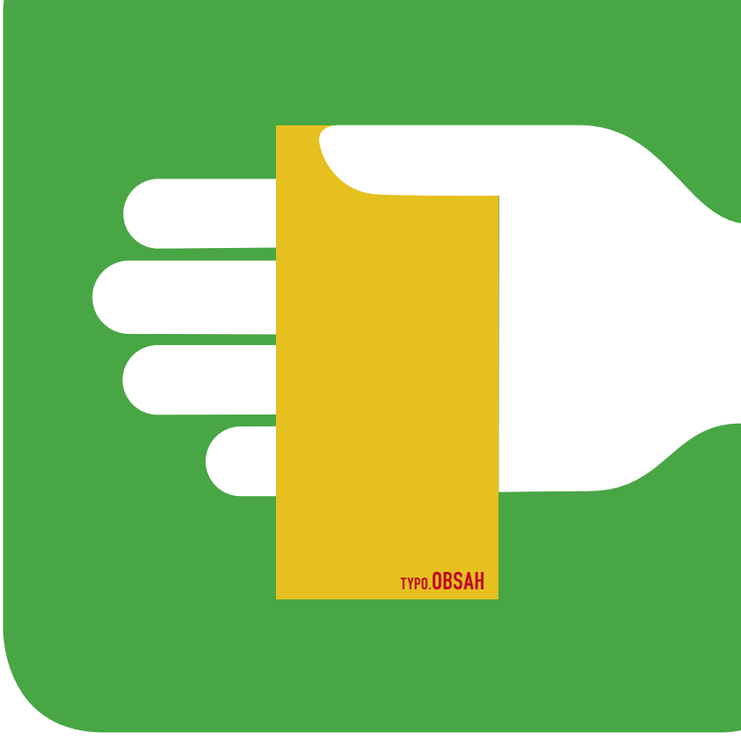


←

**TYPO** typografie . grafický design . vizuální komunikace
typography . graphic design . visual communication

→ **www.magtypo.cz**
→ **vydavatel** publisher
Vydavatelství Svět tisku, spol. s r. o.
Společnost je zapsaná u městského soudu Praha, oddíl C, vložka 80559
→ **adresa** address
Hollarovo náměstí 11, 130 00 Praha 3
tel./phone: +420 271 737 788
fax: +420 272 736 252
→ **předplatné** subscription
predplatne@magtypo.cz
sub@magtypo.cz
→ **manažerka redakce** editorial office manager
Linda Kudrnovská (linda@magtypo.cz)
→ **inzerce** advertising
Tomáš Frk (tomas@magtypo.cz)
Martin Jamrich (martin@magtypo.cz)
→ **redakce** editors
redakce@magtypo.cz, pr@magtypo.cz
Filip Blažek (filip@magtypo.cz)
Pavel Kočička (catt@magtypo.cz)
Jakub Krč (jakub@magtypo.cz)
Pavel Zelenka (pavel@magtypo.cz)
→ **grafika** design
Jana Vahalíková (jana@marvil.cz)
→ **pre-press**
Studio Marvil (www.marvil.cz)
→ **tisk** print
AF BKK, s. r. o. (www.afbkk.cz)
tištěno na papír Profi silk mat / printed on Profi silk mat paper – 150 g/m² & 250 g/m²
→ **programy** software
Adobe InDesign®, Adobe Photoshop®, Adobe Acrobat®, ScenicSoft ColorCentral®, ScenicSoft Preps®

Vydávání povoleno Ministerstvem kultury ČR pod číslem MK ČR E 13984, ISSN 1214-0716. Názvy produktů a jmen firem zmiňovaných v magazínu mohou být chráněny ochrannými známkami. Přebírání jakýchkoliv údajů z magazínu je povoleno pouze s písemným souhlasem vydavatele.
Materials from this magazine must not be copied or further published without the consent of the editors.




TYPO.EDITORIAL 1

TYPO.LIDI 2
Filip Blažek, Pavel Zelenka → **Pražské metro**

TYPO.PROJEKT 12
Jean François Porchez → **písmo pro metro**

TYPO.TÉMA 18
Alana Záruba → **Mind the Gap**

TYPO.FENOMÉN 24
Pavel Zelenka → **příběh mapy Londýnského metra**

TYPO.HISTORIE 34
Justin Howes → **Johnston Sans – souvislosti**

TYPO.PROJEKT 42
Richard Kegler → **digitální revival**

TYPO.BAZAR 44

**TYPOGRAFIE V PODZEMÍ.** Představte si sami sebe v neznámém velkoměstě s nesmírně rozsáhlou sítí metra, kdy se musíte z jednoho konce města dostat na druhý. Jedná se o intelektuálně náročný počin, zvláště když nerozumíte jazyku domorodců a oni vašemu. Mnozí v této chvíli raději zvolí taxi. Pokud se přece jen k dobrodružné cestě podzemím odhodláte, musíte nejprve v okolí nalézt samotnou stanici, což může být v moderním městě plném reklamních poutačů problém, zvláště je-li označení vstupu malé a nenápadné. Poté musíte určit stanici, která je vašemu cíli nejblíž, a naplánovat vhodnou trasu na základě vybraných kritérií (co nejrychlejší spojení, co nejméně přestupů apod.). V samotném metru vás pak čeká hledání cesty na správné nástupiště a nástup do správného vlaku, pokud se na nástupišti střídají soupravy mířící do různých směrů. Ani teď nemáte vyhráno: ještě musíte vystoupit na správné stanici a najít správný východ.
Typografie vstupuje do podzemí proto, aby cestujícímu celý výše popsaný úkol co nejvíce zjednodušila a zpříjemnila. Bohužel ne vždy je důležitost orientace v metru prioritou přepravních společností. Měl jsem možnost využít dobrou desítku různých podzemních drah v nejrůznějších městech na světě a uvědomil jsem si přitom, jak je dobrý orientační systém důležitý. Zvláště tehdy, když se mi podařilo nastoupit do vlaku mířícího opačným směrem nebo když jsem se marně snažil najít východ ve správné části obrovského náměstí...
Představujeme vám očima typografů tři evropská metra. Londýnské, kde se moderní orientační systém zrodil, pařížské, jež právě zažívá vizuální proměnu, a pražské, které na nezbytnou změnu k lepšímu teprve čeká. ✖

**TYPOGRAPHY UNDERGROUND.** Imagine being in an unknown city with an extremely extensive underground railway network when you have to get from one end of the city to the other. This is an intellectually demanding feat, particularly when you do not understand the language of the natives and they do not understand yours. At that moment many prefer to take a taxi. However should you really do decide to embark on this adventurous journey, you must first find the local underground station, which may pose a problem in a modern city full of billboards, particularly if the underground entry sign happens to be small and inconspicuous. You must then select the station that is the nearest to your destination and plan a suitable route based on the selected criteria (the quickest possible connection and the fewest possible changes etc.). In the underground itself you are confronted with the task of finding the way to the right platform and of boarding the right train if this is a platform with trains that alternate and travel in different directions. But it still does not mean that you have succeeded: you must still get off at the right station and find the right exit.
Typography appears in the underground in order to simplify the above-described task for travellers and make their journey as pleasant as possible. Unfortunately the importance of orientation is not always a priority for public transport companies. I had the opportunity to travel on a good dozen various underground railways in various cities worldwide and realised how important a good orientation system is. Particularly when I managed to board a train travelling in the opposite direction or when I fruitlessly tried to find the exit in the right part of an enormous square...
We present three European underground railways through the eyes of typographers. There is London, where the modern orientation system was born, Paris, which is currently undergoing a visual transformation, and Prague, which is still waiting for an essential change for the better. ✖

TYPO.TEXT Nimbus Sans Novus (Regular, Medium, Semibold, Black) Fette Engschrift (Regular) → URW++



tiskárna | grafické studio
AF BKK
Tel.: 284 028 802-804 Fax: 284 028 840
afbkk@afbkk.cz, obchod@afbkk.cz, www.afbkk.cz
Podkovářská 6, Praha 9, 190 00 > nonstop >
CTP Heidelberg > archové stroje Heidelberg ve formátu B1 a B2 > dokončovací a knihařské práce > grafické návrhy, DTP, zlom, scan

TYPO.TEXT **Nimbus Sans** Novus (regular, medium, **semibold**, **heavy**) URW++ → **Metronom** regular

# PRAŽSKÉ METRO

← Kovové Rathouského litery v názvu stanice spolu s hliníkovým rastrem vydutých a vypouklých polokoulí dodávají architektuře trasy A nezaměnitelnou atmosféru kosmické lodi. Červená barva stanice Flora prý byla pro architekty za trest. Rathousky's metallic letters in the station names and aluminium grid of concave and convex semi-balls create unique spaceship-like look of the A-line architecture. In that period the architects considered the red colour to be a design penalty.
↓ V prostorách Hlavního nádraží dodnes koexistují původní butony upravené Jiřím Rathouským včetně originální azbuky a Windsorova loga (vlevo) spolu s novější grafikou od Rostislava Vaňka a dvěma dalšími verzemi loga (uprostřed a vpravo). In the Hlavní nadraží station the original buttons by Rathouský (including his Cyrillic) and Windsor's logo (left) still coexists with the newer graphic design by Vaněk and two other different versions of logo (in the middle and right).

**Autorem původního grafického řešení orientačních panelů v pražském metru byl grafik Jiří Rathouský (1924–2003). Charakteristickým rysem jeho řešení se stalo písmo Metron, jímž jsou dodnes zhotoveny kovové litery s názvy stanic. V osmdesátých letech se Dopravní podniky pokusily o sjednocení informačního systému metra i povrchové dopravy. Vyhlášenou soutěž vyhrál Rostislav Vaněk (1945), jeho návrh ale nebyl realizován v zamýšlené šíři a skončil pouze v metru a u lanovky na Petřín. Na počátku 90. let byla Vaňkova spolupráce s Dopravními podniky nepříliš šťastně ukončena, nicméně grafický vzhled orientačních panelů zůstal ještě několik let téměř beze změny. Od roku 1995 ale začaly být původní prosvětlené „butony“ nahrazovány bílými plastovými deskami s černým písmem a stávající oranžovou vystřídala nevkusná reflexní oranžová. Tato změna bohužel proběhla nejen bez Vaňkova souhlasu, ale evidentně i bez promyšlení širších souvislostí a bez hlubších znalostí, o čemž svědčí i návrat k normální oranžové barvě. Dnes jsou na většině stanic nové pozitivní cedule, nicméně zejména na trase C je stále množství butonů s negativním textem a výjimečně lze najít i relikty Rathouského řešení. Je obrovská škoda, že vedení Dopravních podniků nevyužilo rekonstrukce mnoha stanic po povodních k razantní změně orientačního systému, neboť podobná příležitost se již (doufejme) nebude opakovat.**

**The author of the original graphic design of the orientation panels in the Pražské metro (Prague underground railway) was graphic artist Jiří Rathouský (1924–2003). The characteristic feature of his design became his typeface called Metron that is still seen in the metal lettering of the station names. In the 1980s Dopravní podniky (Prague's Public Transport Company) attempted to integrate the metro's information system and that of surface transport. It was Rostislav Vaněk (1945) who won the tender, but his draft was not used to the extent intended and ended up only being used in the metro and for the funicular on Petřín Hill. At the beginning of the 1990s Vaněk's cooperation with Dopravní podniky came to a rather unfortunate end, nevertheless the graphic appearance of the orientation panels remained unchanged for several more years. But as of 1995 white plastic boards with black lettering replaced the original illuminated „buttons“ and the existing orange colour gave way to tasteless reflective orange. Unfortunately this change took place without Vaněk's approval and evidently without any thought for broader correlations and deeper knowledge, which is why it was decided to revert to the normal orange colour. Today new positive signboards have been erected at most stations. Nevertheless, and this is particularly true of the C Line, there are still exceptionally cases to be found of many buttons with a negative text and relics of Rathouský's lettering. It is a great pity that the management of Dopravní podniky did not take up the opportunity, when many stations were being reconstructed after the flood damage, of significantly changing the orientation system because a similar opportunity will (hopefully) not be repeated.**

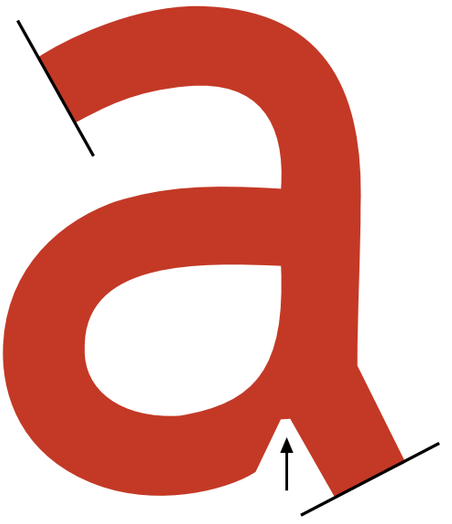
PRAGUE UNDERGROUND

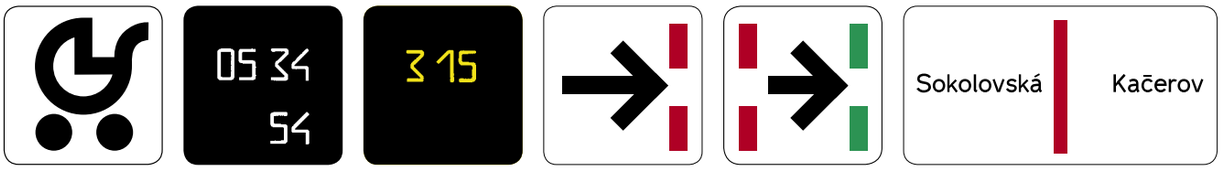
abcdéfgh
ijklmnopr
stuvwxyz
ABCDÉF
GHIJKLM
NOPQRS
TUVWXYZ.,
1234567890

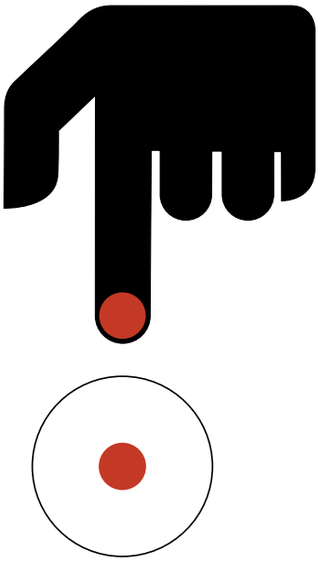
↑ **Rathouského ikony jsou formálně velmi jednoduché, sdělné a přesto vynikají vysokou výtvarnou hodnotou.** Rathouský's pictographs are formally very simple, easy to understand, and yet visually attractive. (From left to right: no smoking, no entry, alarm, ladies, gents, coin changer, attendant, use handrail on escalator, invalid)

← **„Na písmu Metron pracoval Jiří Rathouský v letech 1971 až 1972. Využil přitom poznatků o čitelnosti písma v městských i krajinných komunikacích. Návrh počítá s uplatněním písma v rozmanitých aplikacích: od textové sazby až po plastické, z kovu odlévané litery. Střední obraz písma je otevřený, horní a dolní přetažnice jsou zkráceny, verzálky jsou oproti minuskám jen nepatrně nasíleny; duktus je zvolen podle výsledků výzkumů o vhodné tloušťce tahů písma čteného na dálku, ukončení litery je kolmé na směry základních tahů, což přispívá ke zrychlení čtení. Charakteristickým rysem Metronu jsou hluboké zářezy v místech, kde obvykle vznikají optické slitky.“ (Josef Kroutvor, Typografia 12/1976)**

"Jiří Rathouský was creating the Metron typeface between 1971 and 1972. He exploited the pieces of knowledge about the legibility in urban environment. His type can be used very well in many applications ranging from the small text size to three dimensional metallic letters. The ascenders and descenders are lowered, capital letters are subtly thickened compared to the lowercase. The weight of face was carefully chosen according to the researches of the legibility at a distance. The letters have the large aperture and orthogonal terminal of the stroke speeds up the recognition of characters. The most prominent characteristic of Metron is the deep incisions compensating ink-trapping areas." (Josef Kroutvor, Typografia 12/1976)





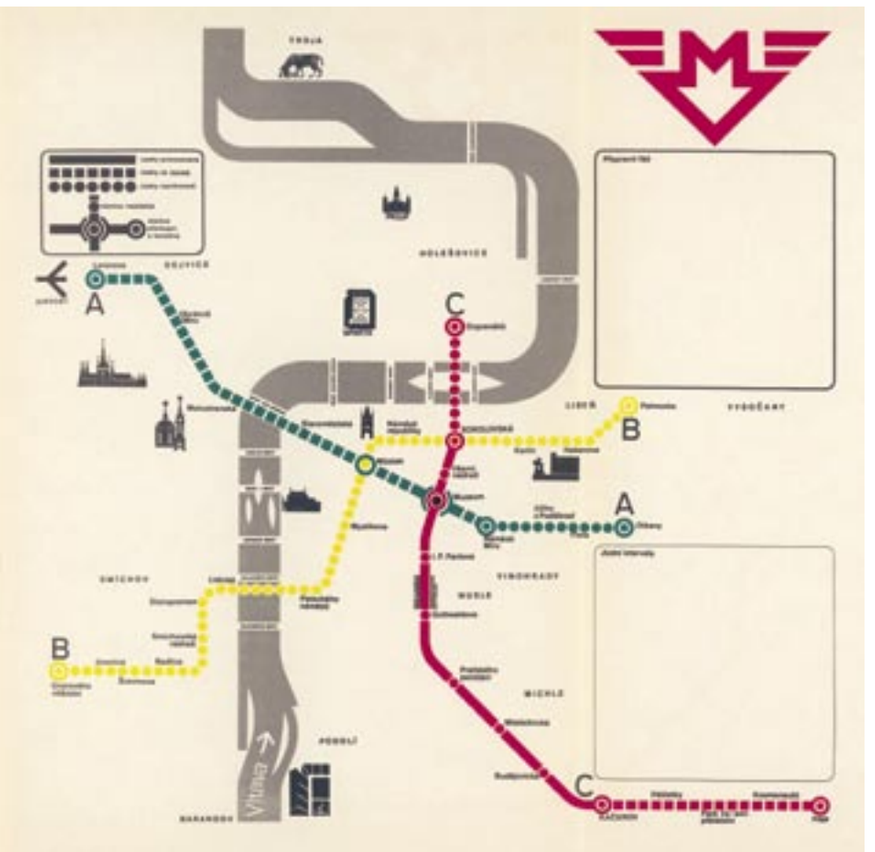
ROZHOVOR NA TÉMA HISTORIE A SOUČASNOSTI GRAFICKÉ PODOBY INFORMAČNÍHO SYSTÉMU PRAŽSKÉHO METRA NÁM POSKYTL DOC. AK. MAL. ROSTISLAV VANĚK

**rozhovor připravili** Filip Blažek a Pavel Zelenka
**foto** Kryštof Blažek, Radek Typovský
**translation** Elizabeth Kindlová

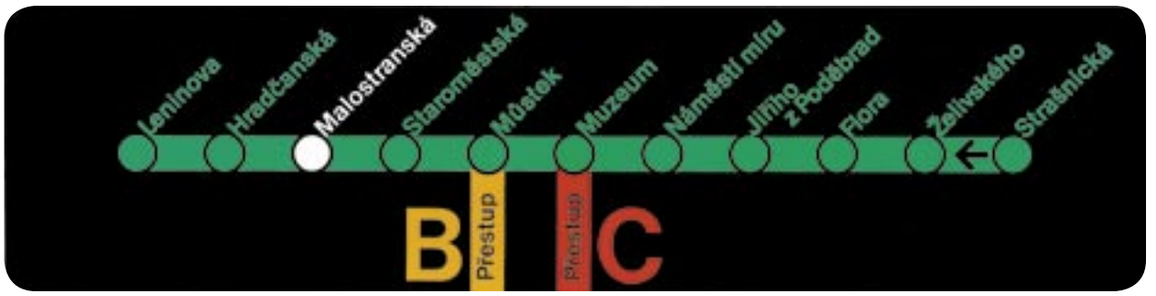
**Jak jste se k práci pro metro dostal?**
Kolem roku 1985 jsem byl vyzván Dopravním podnikem hl. m. Prahy k soutěži na vytvoření orientačního systému pražské Městské hromadné dopravy. Mezi vyzvanými byli **Jiří Rathouský**, designér **Milan Míšek** a další dva autoři, kteří návrhy v termínu nedodali. Vypisovatel žádal, aby orientační systém byl použitelný nejen v prostorách metra, ale i na zastávkách tramvají, autobusů, lanové dráhy; měl obsáhnout i vltavskou lodní dopravu a taxislužbu. Návrhy v metru musely vycházet ze stávajících světelných nosičů, jejich velikostí a prostorového rozmístění. Autorem těchto – dnes již až na malé výjimky vyřazených – nosičů (butonů, jak byly nazývány) byl designér prof. **Petr Tučný**, též autor grafického řešení vozu metra, jeho vtipně úsporného a zcela funkčního řešení vstupních dveří v červené a žluté barvě. Petr Tučný navrhl designérsky nadčasový mobiliář metra, informační tabule integrované do skladebných sedaček včetně odpadkových košů na nástupištích. Nic z toho nebylo realizováno.
Svůj návrh jsem postavil na negativním řešení: bílé písmo textových informací v černé ploše bylo realizováno na průhledném filmu, který se vložil mezi dvě plexiskla stávajících butonů. V horní části byl žlutý pruh (později změněn na oranžový), který se tiskl sítotiskem a na němž byla stálé, neměnné texty. V dolních pruzích byly textové informace o návazné tramvajové a autobusové dopravě. Vzhledem k tomu, že se čísla tramvají a hlavně autobusů stále měnila, byl tento systém velmi praktický. Stačilo na lepené pozitivní předloze zaměnit číslo a přímou reprodukcí v podniku Kartografie na reprodukčním aparátu, který dovoloval exponovat filmy z role fotografického materiálů o šíři 100 cm, získat metrový negativ, který byl již výsledným „produktem“. Tímto způsobem jsem realizoval i mapy okolí stanic a mapy linek autobusů a tramvají.

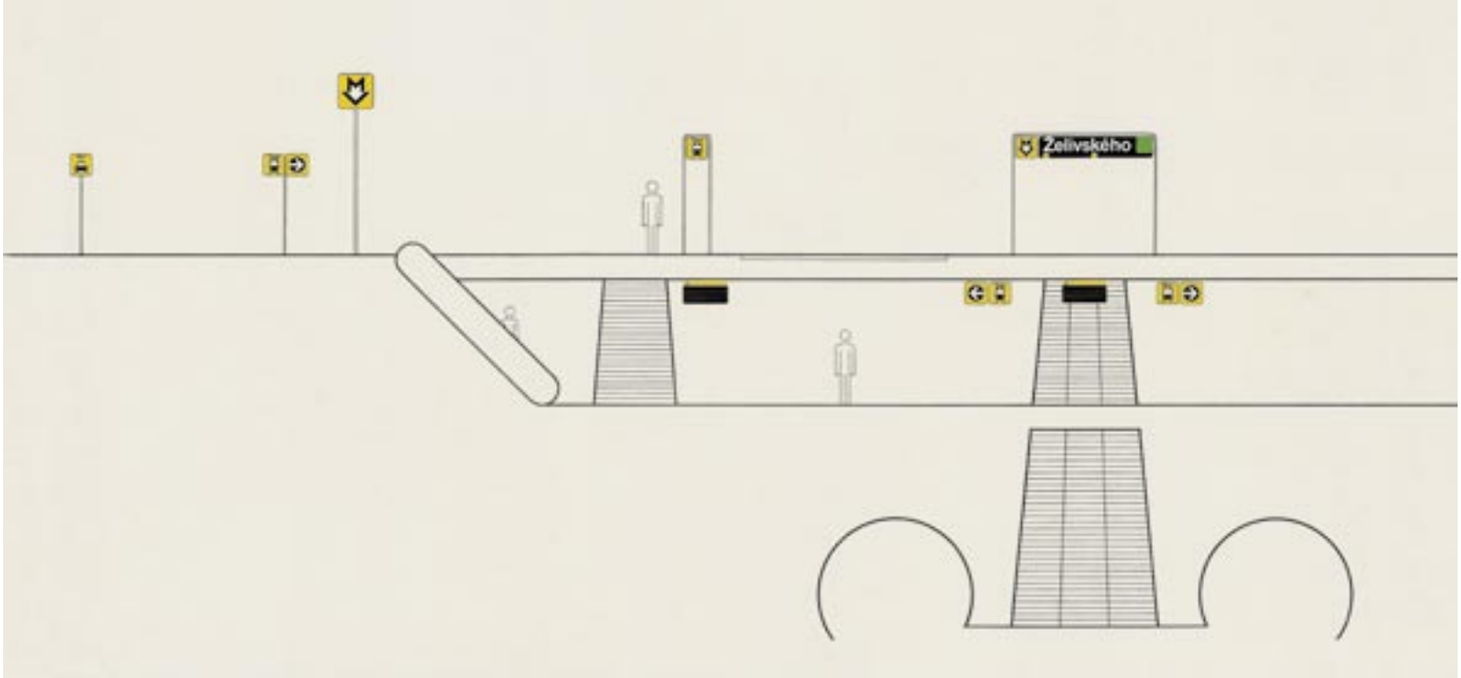
**Proč jste nepoužil Rathouského abecedu?**
Rathouského písmo bylo ve svém konceptu i užití neobvyklé. Reflektovalo v té době velmi pozoruhodnou abecedu Syntax-Antiqua **Hanse Eduarda Meiera** (písmolijna D. Stempel AG). Pro obě písma je společné kolmé ukončení šikmých tahů liter **k**, **v**, **y**..., ještě výrazněji se tento princip projevuje u verzálek. Je pozoruhodné, že Syntax-Antiqua přes svoji originalitu a zázemí u firmy Stempel nedošla většího rozšíření (abeceda byla kreslena jako knižní písmo).
Abeceda Jiřího Rathouského v textové řádce působila přece jen poněkud neklidně. Samozřejmě, na vině byla i primitivní realizace. Písmomalíři družstva Malba sestavovali texty z jednotlivých liter, které měli rozmnožené na filmech, ořezaných těsně k písmu. Kladením vedle sebe vznikal velmi nekvalitní „rozpal“: texty byly k sobě nahuštěné, přirozeně křivé a nemohly držet účaří. Montáže se následně osvítily na

↑ **Digita. Originální Rathouského sada číslic pro staniční hodiny s mechanicky se překlápějícími destičkami místo dnes obvyklých displejů.** Digita. The original set of digits by Rathouský for station clocks with mechanical face.
↓ **Jednoduchý systém tří tras umožnil do schématu metra začlenit i některé turisticky významné povrchové detaily. Tečkované a přerušované čáry naznačují trasy ve výstavbě.** Prague simple underground system consists of three lines only. This fact allowed to include pictographs of some important surface details. The doted and dashed lines symbolize the lines under construction (1972).



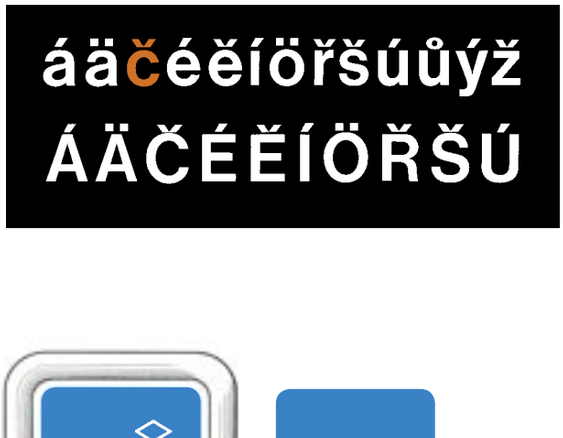
↑↑ **Vaňkovy původní ikony. Řada z nich se dosud užívá, ale v upravené podobě.** Vaněk's original icons. A number of them are still used, but in altered form.
↑ **Realizované řešení informačních panelů dělilo plochu do čtyř vodorovných dílů. povšimněte si originální pomlčky ve tvaru svislé čárky nebo Vaňkem upravených akcentů písma Helvetica.** The design implemented for information panels divided the space into four horizontal parts. Notice the original dash shaped like a vertical comma or Vaněk's modified accents of the Helvetica typeface.
↓ **Negativní panel s vyznačenými zastávkami se v žádné stanici nedochoval.** The negative panel marking stops has not survived at any station.

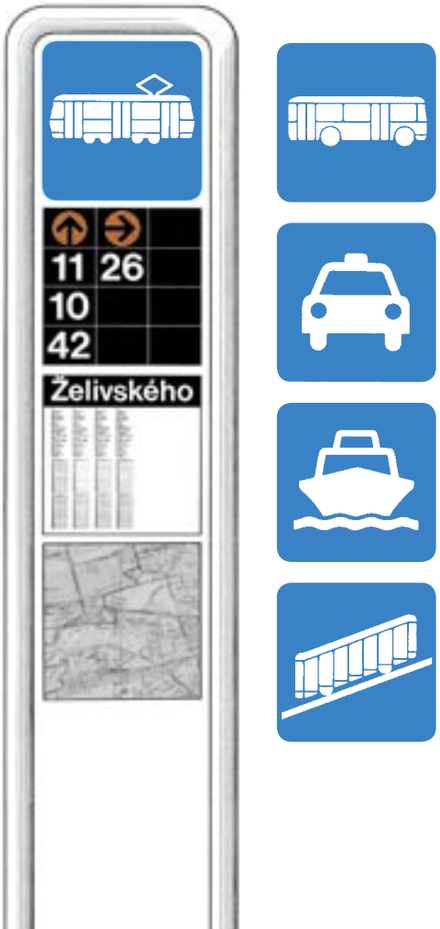





↑↓ **Původní záměr rozšířit orientační systém z podzemí i na povrchovou dopravu nebyl realizován.** The original plan to extend the orientation system from the underground to ground transport was not implemented.
↓ **Rostislav Vaněk vytvořil nové akcenty pro Helveticu užitou jako základní písmo orientačního systému pražského metra.** Rostislav Vaněk created new accents for the Helvetica used as the base typeface for the Prague Metro's orientation system.






**WE WERE TALKING TO ROSTISLAV VANĚK, THE HEAD OF GRAPHIC ART AND VISUAL COMMUNICATION AT PRAGUE'S ACADEMY OF APPLIED ART, ABOUT THE HISTORY AND PRESENT TIME OF THE PRAGUE UNDERGROUND DESIGN OF INFORMATIONAL SYSTEM.**

**How did you get to work for the Metro?**
In about 1985 Dopravní podniky hl. m. Prahy (Prague Public Transport Company) called on me, through a tender, to create an orientation system for Prague's City Public Transport. Among those also called upon were **Jiří Rathouský**, designer **Milan Míšek** and another two authors who did not deliver their draft designs on time. The company's tender requirement was that the orientation system be used not only in the Metro premises, but also at the tram, bus and funicular stops; it was also to include the Vltava River boat transport and the taxi service.
Draft d esigns in the Metro were to be based on the existing neon signboards, their size and distribution. The author of these—today, with some small exceptions, removed—signboards (buttons, as they were called) was designer Prof. **Petr Tučný**, also the author of the graphic design for the Metro train carriage, its ingeniously economical and altogether functional design for the entrance doors in a red and yellow colour. Petr Tučný designed the timeless chattels for the Metro, the information signboard integrated into the compositional seats and the waste bins on the platforms. None of this was used in the end.
I based my design on a negative solution: the white lettering for the text information on a black background was applied to transparent film that was then inserted between two Perspex glass panes of the existing buttons. The yellow strip on the top part (was later changed into orange) and produced using silk-screen printing and the texts on it remained constant and unchanged. Text information about tram and bus connections was placed in the bottom strips. In view of the fact that the tram and particularly the bus numbers changed constantly, this system was highly practical. All that was required was to replace the number on the glued positive draft and direct reproduce it at the Kartografie (Cartography company) on a reproduction camera that allowed the exposure of film from a roll of 100 cm wide photographic material to result in a one-metre negative that was already an end "product". This was the method I also used for maps of the environs of the stations and the bus and tram route maps.

**Why did you not use the Rathouský alphabet?**
Rathouský's typeface was unusual in its concept and application. It reflected the highly remarkable alphabet of Eduard Meier's Syntax-Antiqua Hanse (from the D. Stempel AG type-foundry). Both typefaces share the same vertical endings for the slanting strokes of the letters **k**, **v**, **y**..., this rule is even more distinct for the capital letters. It is remarkable that Syntax-Antiqua, despite its originality and background at the Stempel firm, was not further extended (the alphabet was drawn like book lettering).
Jiří Rathouský's typeface had a somewhat agitated look in a lined text. Of course this can be blamed on the primitive way it was produced. The sign-writers of the Malba cooperative set texts from individual letters they had duplicated on film cutting very close to the lettering. Placing the lettering next to each other gave rise to very bad quality and appeared "feverish": the texts were crowded, naturally crooked and could not keep to the baseline. The mountings was subsequently illuminated on screen and printed on the front of neon button Plexi boards, so they could be easily scratched during routine maintenance. Unfortunately the list of discrepancies did not end here—very bad fluorescent lamps were installed in the buttons so the fluorescent lamps could be seen, or kept blinking, or one was a yellowish and the a bluish colour. So the impression you got when crossing the vestibule or platform was dismal. Perhaps the sole exception was that the buttons shone through the communication route supplying extra light there.
When selecting a typeface, I originally thought about Akzidenz Grotesque, but after testing the legibility, I chose Helvetica in semi-bold form. The typeface was robustly legible and could be aligned very well. Furthermore I enhanced the horizontal with lines structuring the medium into six sections, of which five formed the text information. The black area with the white lettering greatly reduced the "blinking" of the fluorescent lamps. As the work continued, the communication of information was gradually decreased, bus and tram

↑ **Negativní řešení butonů od Rostislava Vaňka je stále k vidění v některých stanicích, které nebyly zničeny při povodni.** The negative design of the buttons by Rostislav Vaněk can still be seen in some stations that were not damaged by the floods.

← **Orientační plán: Mapa metra z roku 2004. Důkaz, že i jednoduchý systém vyžaduje racionální přístup a cit pro výtvarné řešení. Zarážející je například přítomnost značky „Vaše stanoviště“ na každé mapě, včetně těch umístěných v pohybujícím se vlaku. Mechanicky zopakované piktogramy tramvají na konci každé linky zbytečně konkurují ostatním symbolům; tramvaje jsou navíc paradoxně větší než vizuálně zaměnitelný symbol vlaku. Místo kotvišť plave po Vltavě jakési nečitelné smetí. Umístění a rozdělení názvů Malo–/stranská a Staro–/městská jen umocňují rozpačitý dojem.** Underground map in 2004 proves that even the simple schema demands carefully planned design and sense of rationality. The „You are here“ sign is just ridiculous when the map itself is placed in the moving train. There is no need for abundant presence of tram pictograph at the end of every line. There is also wrong size ratio between the tram and train icons. Instead of anchorage icons there are some debris floating in the Vltava River. The hyphenated names of Staro–/městská or Malo–/stranská stations emphasise the overall feeling of awkwardness.

síto a tiskly na plexidesky světelných butonů zepředu, takže i při běžné údržbě bylo možné je snadno poškrábat. Tím výčet nedostatků bohužel nekončí – v samotných butonech byly mimořádně nekvalitní zářivky, takže tam buď byly zářivky vidět, nebo blikaly, nebo byla jedna do žluta a druhá do modra. Dojem, když jste procházeli vestibulem nebo po nástupišti, byl tristní. Snad jedinou výjimkou bylo, že butony prosvěcovaly komunikační cestu, byl tam přebytek světla. Při výběru písma jsem původně uvažoval o Akzidenz Grotesku, ale po zkouškách s čitelností jsem zvolil Helvetovu v půltučné verzi. Písmo bylo robustně čitelné a velmi dobře drželo řádku. Horizontálu jsem navíc podpořil i linkami členícími nosič na šest dílů, z nichž v pěti byly textové informace. Černá plocha s bílým písmem výrazně omezila „blikání“ zářivek. Při realizaci se postupně stále ubíralo na informační sdělnosti a postupně se upouštělo od uvádění čísel autobusů a tramvají, až zůstalo pouze Tram směr Hostivař apod. Rovněž z pěti textových řádek a jedné žluté informační zbyly nakonec řádky tři a jedna informační oranžová.

**Nebyla tu nějaká česká písmolijna, která by vám mohla pomoci s přípravou písma na míru?**
Představa, že by někdo v té době udělal českou abecedu a zpracoval ji do ručního fotosázecího zařízení, tzv. pravítka, byla nemyslitelná. Když přišel na VŠUP jeden z prvních Staromatů, byl to zázrak, „technologická špička“, všichni jsme se tam chodili dívat. Pravítko bylo kvalitně uděláno, horizontální posun byl perfektní, takže se vám podařilo vysadit řádku, která neskákala.

**Jaká byla spolupráce s Dopravním podnikem?**
Již při soutěži jsme byli instruováni skupinou techniků, kteří měli své představy a informace ze zahraničí; musel jsem před nimi svůj záměr obhájit. Výhodou bylo, že jsem jednal vždy přímo se zadavatelem. Byly i prohry: piktogram tramvaje musel mít pantograf a stejně tak jsem musel předělat i lanovku. Přišli s tím, že lanová dráha je na kopci a že musí být podobná skutečnosti. Všechny piktogramy pro povrchovou dopravu mají i svou verzi s kresbou dopravního prostředku z boku. Bílá kresba v modrém poli; ostatně tak je to dodnes, ale bez mých piktogramů. Nic se za dvacet let nezměnilo. Už tehdy se říkalo, že DP je nepohyblivý kolos, co může metro, to neprosadíme u tramvajáků a u autobusů do toho zase mluví každý garážmistr. Nepříjemné zjištění, ale platné. Byly to kompromisy, ale pro mě převažovala vítězství. Nad každou novou stanicí jsme vedli nekonečné debaty o všech detailech realizace a neměl jsme pocit, že si rozumíme. Dopravní podnik zrealizoval pro potřeby projektantů nových stanic jednoduchý manuál, který obsahoval i náznak rozšíření informačního systému na povrchovou dopravu. V neschopnosti tento záměr realizovat vidím hlavní nedostatek celého informačního systému, propojení na celou MHD je v budoucnu zcela nezbytné. Před 20 lety jsme se o to aspoň snažili.

**A co logo metra?**
Autorem je pan Windsor. Na logo metra bylo několik soutěží, o jejichž průběhu by vám mohl říct víc Petr Tučný, který snad i jednu z nich vyhrál dobrým logem, které vypadalo nějak takto: . Windsorovo logo mělo řadu podob. Vždy někdo přišel s nápadem, že by se mělo nějak upravit, ale moc to nešlo. Mně by stačilo pouhé písmeno M.

**Opravdu si myslíte, že původní logo není dostatečně nosné?**
V době vzniku měla řada firem loga na podobném principu. Vždy v nich byla jakási „odborářská“ estetika. Dopraváci milovali vše okřídlené, ale ke křídlům měla vztah i Mototechna, Motorlet... ani se mi nechce vzpomínat.

numbers were slowly removed until only Tram směr Hostivař (Hostivař-bound tram) remained and so on. Finally only three lines and one orange information-line remained of the five text lines.

**Was there no Czech type-foundry that could have helped with the preparation of the customised typeface?**
At this time the idea seemed incredible that somebody would come up with a Czech alphabet and process it for use in photo-typesetting equipment, so-called rulers. When one of the first Staromát machines appeared at the VŠUP (University of Industrial Art), it was considered a miracle of “high technology”, we all came to look at it. The ruler was of fine quality, the horizontal shift perfect so you could set a line that did not jump.

**What was cooperation like with Dopravní podniky?**
During the tender we were already instructed by a group of technicians who had their ideas and information from abroad; I had to defend my plan in front of them. An advantage was that I could directly discuss my plan with the customer. But there was also defeat: the tram pictogram had to have a pantograph and I had to alter the funicular in the same way. They came up with this idea that the funicular was on a hill and had to look like the real thing. All the pictograms for ground transport also have their own version containing a drawing of the means of transport on the side of the conveyance. A white drawing on a blue background; incidentally such is the case to date, but without my pictograms. Nothing has changed in the last twenty years. Even then it was said that DP (Dopravní podniky) is an inflexible giant for while things could be enforced with the Metro, the same could not as far as tram and bus employees were concerned as every garage attendant had his own opinion. An unpleasant discovery that was true.
Compromises had to be made, but this was compensated by every victory in my case. We held endless discussions over each new station about all the details and I did not feel that we understood each other. Dopravní podniky came up with a simple manual for the requirements of designers of the new stations. This manual also contained an idea about extending the information system to ground transport. I consider not being capable of enforcing this plan the main shortcoming of the entire information system because inter-connecting the entire city public transport system will prove essential in future. At least we tried to achieve this 20 years ago.

**And what about the Metro logo?**
The author is Mr Windsor. Several tenders we called for the Metro logo and Petr Tučný would be the person to tell you more about the course of these tenders because he even won one of them with a good logo that looked something like this: . Windsor’s logo had several versions. Somebody always came up with an idea that it should be altered in some way, but that did not really work. I would have been satisfied with the mere letter M.

**Do you really think the original logo is not sufficiently enhanced?**
At the time they emerged, several firms produced logos on a similar principle. They also contained some sort of “trade-unionist” aesthetics. Transport workers loved everything that contained wings, but companies like Mototechna and Motorlet also liked wings, I do not even want to recall this.
I tried to use the central part of the Windsor logo for my tender design—an M with an arrow pointing down. The design was not the subject of the tender and was not used. It is only today that it has begun to appear illicitly as a sort of transformation of my design. Redesign is probably the right word, but why alter something that no artist welcomed at the time it appeared.

**And where did you gain information at the time on the way these things were done?**
It was possible to look into professional magazines: the libraries of the UMP (Industrial Art Museum) and the VŠUP (University of Industrial Art) had copies of Graphis, Gebrauchsgrafik and other publications. But what to look for? The Metro in Paris had a blue enamel sign with white painted “Grotesque” that was different in every station. It had its charm but it was not a graphic design. It was not until Frutiger’s design came along and altered at least the typeface on the traditional media. But even today there are stations where they have “forgotten” about Frutiger (like Bonne Nouvelle). But we can see the charm in this too. In 1968 I was delighted by the Metro signs in Milan. The dark corridors, where on an anthracite background white glowing lettering in red lines safely directed passengers to train platforms. I have not been in the Metro there since. The darkness of the corridors in 1968 appeared cosy, the dimmed lamps threw light from the arms of the banisters of the stairs. Today any passenger would certainly be afraid of such an environment.

**Do you believe that your design was unique in east Europe?**
Yes I do. What even happened immediately after the revolution was that my friend from England and his graphic designer colleagues praised the Metro and its orientation system while visiting Prague. I do not consider this to be a mere friendly gesture after visiting London.

**How did your cooperation with the Metro end and what do you think of the present situation?**
When I was working for the Metro, I had to do several things myself. When doing the silk-screen printing I worked with Miroslav Pašek, who was an employee of n. p. Výstavnictví (the Exhibition Organisation state company). Later he founded his own firm that revised and provided a service for my designs. Eventually this firm took over all the production and realisation work. The Metro’s new architect for the repair of the Hradčanská station together with Mr Pašek (I do not know whether any graphic designer contributed to the work) came up with new, illuminated media and reversed the graphics from the negative to the positive. In the last decade they also created a set of new pictograms, which are “sort of” based on my original ones, but differ considerably.
Sadly the problem was at the outset. The medium itself, whose shape design I consider unfortunate. Fair enough, but the graphics should have been completely different. The sharp corner of a board cannot be printed using rounded corners and thereby “refine” it. A sharp cut requires different type of graphics. This is evident even at the spot where the board is fixed to the lamp. It is there that the orange strip hides, without any gap, in the body of the lamp, so the information is cut up and the graphics are distorted. I do not even wish to mention the colour changes on the platforms. The use of colour is devoid of any logic.
A new graphic design was certainly to have been created together with the new medium that was to have been based on the shape design.

**Do you think the Prague Metro orientation system will change one day?**
It certainly will, but it will not come as quickly as required. DP’s management is evidently satisfied with its work, nothing is being done about the ground transport signs and maybe it is a good thing. Rather than applying a travesty from the underground, it is better to maintain this open-air museum of the totalitarian past. Perhaps it will be possible one day to apply a new shape, technological and graphic design based on ground transport to the underground ...

↑ **Stanice Sokolovská v původním provedení.** Sokolovská station with the original design.
↗ **Ani Rathouského grafika se při realizaci nevyhnula některým úskalím: nestejně dlouhé směrové šipky nebo nepasující názvy.** Even the original graphic system by Rathouský showed up some awkwardness like the different length of the adjacent arrows or not fitting typography.
→ **Jeden z posledních podsvícených butonů na trase A, stanice Flora.** One of the last back-lit buttons is hanging in A-line station of Flora.
↘ **Stanice Muzeum je muzeum postmoderní estetiky. Vedle majestátních kovových liter na leštěném mramoru se vyjímá reflexní samolepka s číslem kolejiště. Podsvícené butony byly nahrazeny kusem plastové desky se shora svítící zářivkou. Cestující zblízka oslnění nezakrytým světelným zdrojem mohou, až se jim zrak zadaptuje, obdivovat každou matičku, nerovnost řezu či zašpinění nezačištěných hran.** The Muzeum station is literally the museum of post-modern aesthetic: there are majestic metallic letters on the dark marble hanging by the self-adhesive with the railroad number. Back-lit buttons were replaced by the piece of plastic board with the top-fastened fluorescent tube. The travellers are blinded with the light but after a while they can admire every screw and nut as well as the roughly cut edges.
↘↘ **Jediná nadzemní stanice Vyšehrad – samolepková výstava s výhledem na Pražský hrad. V noci, kdy celá stanice září do tmy, vynikne materiálová degradace informačního systému snad nejvíce.** The only central above-ground station Vyšehrad serves as the self adhesive display. Degradation of material used for the information system becomes apparent mainly in the night.

Do svého soutěžního návrhu jsem se pokusil užít střední část Windsorova loga – M se šipkou dolů. Návrh nebyl předmětem soutěže a nebyl realizován. Až dnes se pokoutně objevuje cosi jako transformace mého návrhu. Redesign je snad možný, ale proč upravovat něco, co již v době vzniku nikdo z výtvarníků nevítal.

**A kde jste v té době získával informace o tom, jak se tyto věci dělají?**
Bylo možné hledat v odborných časopisech: v knihovně UMP i na VŠUP byly **Graphis**, **Gebrauchsgrafik** a další. Ale co hledat? Metro v Paříži mělo modré smaltované cedule s bílým lakýrnickým „groteskem“, v každé stanici jiným. Mělo to půvab, ale nebyl to grafický design. Až Frutigerův zásah alespoň změnil písmo na tradičních nosičích. Ale i dnes jsou stanice, kde na Frutigera „zapomněli“ (třeba **Bonne Nouvelle**). Ale i v tom hledejme půvab. V osmašedesátém roce jsem byl nadšen ze značení metra v Miláně. Setmělé chodby, kde na antracitovém pozadí svítilo bílé písmo v červených liniích, které bezpečně naváděly na nástupiště. Od té doby jsem tam v metru nebyl. Setmělost chodeb v roce 68 působila útulně, světlo tlumeně prosvěcovalo schody z madel zábradlí. Dnes by se pasažér v takovém prostředí určitě bál.

**Domníváte se, že vaše řešení bylo ve východní Evropě ojedinělé?**
Myslím, že ano. Dokonce se mi hned po revoluci stalo, že můj přítel z Anglie a jeho kolegové grafici při návštěvě v Praze metro a jeho orientační systém chválili. Po návštěvě Londýna to neberu jako pouhé přátelské gesto.

**Jak skončila vaše spolupráce s metrem a jak se díváte na současný stav?**
Když jsem dělal pro metro, tak jsem řadu věcí musel sám zrealizovat. Na sítotiskových pracích jsem spolupracoval s **Milanem Paškem**, který byl zaměstnán v **n. p. Výstavnictví**. Později si založil firmu, která zajišťovala opravy a servis mých návrhů. Tato firma nakonec převzala veškerou výrobu a realizaci. Nový architekt metra pro opravu stanice Hradčanská spolu s panem Paškem (nevím, zda se na řešení podílel nějaký grafik) zrealizovali nové, nasvícené nosiče a převrátili grafiku z negativu do pozitivu. Za posledních deset let vytvořili i soubor nových piktogramů, které „jako“ vycházejí z mých původních, ale značně se od nich liší.
Bohužel problém je v prvopočátku. Samotný nosič, jeho tvarové řešení nepokládám za šťastné. Budiž, ale grafika měla být zcela jiná. Nelze potiskovat ostrý roh desky zaoblenými růžky a tím ho „kultivovat“. Ostrý přířez chce jinou grafiku. To je patrné i v místě upevnění desky do světelného nosiče. Tam se oranžový pruh schovává bez mezery do těla nosiče, informace se řeže, grafika deformuje. O barevných změnách na nástupištích se nechci ani zmiňovat. Užívání barev postrádá logiku.
Rozhodně k novému nosiči měl být vytvořen i nový grafický návrh, který by z tvarového řešení vycházel.

**Myslíte si, že v Praze jednou ke změně orientačního systému v metru dojde?**
Určitě ano, ale nebude to tak rychle, jak by bylo potřeba. Vedení DP je se svou prací zjevně spokojeno, nadzemní povrchové značení se nekoná, a to je možná dobře. Než tam aplikovat paskvil z podzemí, tak je lepší držet ten skanzen z totality. Možná právě nový tvarový, technologický a grafický design z povrchové dopravy bude možné jednou aplikovat i v podzemí... ✖

↑ **Současná neveselá podoba informačního systému v architektonicky zdařilých prostorách trasy A, stanice Náměstí Míru.** Contemporary dreary version of the informational system in the distinctive space of A-line station Náměstí míru.
↓ **Logo pražského metra má mnoho podob a jejich používání není – zdá se – nijak ustáleno. Povšimněte si podivného, nikdy nerealizovaného návrhu Jiřího Rathouského (druhý zleva).** Prague Underground logo has many different versions and they are apparently used without any recognizable system. Note the weird never-released sketch by Rathouský (the second one from left).

**Za laskavé zapůjčení předloh a originálních skic Jiřího Rathouského k reprodukci děkujeme redakci časopisu Deleatur, jehož 7. číslo přináší obsáhlý a poslední rozhovor s tímto grafikem.** Many thanks to Dealatur magazine for the providing of original sketches by Jiří Rathouský. You can find the last interview with this remarkable graphic designer in Deleatur #7.

## písmo pro

TYPE 113: **Nimbus Sans** Novus (regular, medium, **semibold**, **heavy**) URW++

Métro

**Boulot Dodo**

**Barbés Rochechouard & Pigalle**

Métro **Boulot Dodo**

***La révolte de la Tour Eiffel***

***La retraite pour tous***

TICKET CHIC, GRÈVE CHOC

**George V & Franklin Roosevelt**

*Le style Hector Guimard*

***La retraite pour tous***

La Tour Eiffel

*Le style Hector Guimard*

TICKET CHIC, GRÈVE CHOC!

**text** Jean François Porchez
**translation** Linda Kudrnovská

**Parisine, písmo pro Paříž** Obecně lze říci, že existují dva přístupy ke tvorbě písma: jedním je návrh písma podle vlastního vkusu, pravidel a omezení a následný prodej prostřednictvím distributora fontů nebo přímo; druhým pak je práce na zakázku pro klienta. Ta představuje finanční jistotu a příležitost navrhnout písmo podle přesného klientova zadání či přizpůsobení se jeho potřebám. Je obtížné představit si a posoudit všechny technické, historické a vizuální činitele, pokud navrhujete písmo pro svou vlastní potřebu.

**rozdíly** Po stálém navrhování písem novinových mi návrh písma pro orientační systém metra (tedy pro jiné finální médium než papír) připadal jako zajímavá výzva. Na rozdíl od písem navrhovaných pro malé velikosti a pro papír a tisk nevelké kvality, kdy je designér nucen nasílit některé tahy písma, musí být forma znaků písma vytvořeného pro orientační systém čistší a minimalističtější. Zásadou je čistota výrazu. Archetypem většiny písem, jejichž finálním médiem je papír, zůstávají renesanční antikvy. Naopak pro orientační systém se zdá být historicky vhodnější ideál řeckých a římských nápisů. Když navrhujeme písma pro monumentální nápisy, měli bychom se držet světlosti, proporcí a jednoduchosti římských verzálek.

**výchozí bod** Způsob fungování pařížského metra v prvních letech provozu významně ovlivnil i značení ve stanicích. Zpočátku byly totiž jednotlivé trasy metra provozovány různými komerčními společnostmi a to byl také jeden z důvodů, proč se nápisy v jednotlivých stanicích zásadně lišily: od smaltovaných cedulí až po názvy stanic provedené v keramice. Pro velké nápisy bylo primárně používáno bezpatkové písmo, zatímco na vagónech bylo vždy použito takové písmo, které se hodilo ke stylu konkrétního vagónu. Brzy poté přišly na řadu secesní tvary. V té době byla většina činností spojených s přepravou vykonávána manuálně zaměstnanci metra, prodejem jízdenek počínaje a poloautomatickým zavíráním

↓ **Návrh abecedy Davida Pularda z roku 1999 ke stému výročí pařížského metra napodobuje původní písmo Hectora Guimarda.** Typeface design by David Poulard in 1999 for the centenary of the Métro, to emulate the original lettering style of Hector Guimard.

## MÉTRO TYPE

**Parisine, a Parisian Type** There are two common approaches to typeface design. The first is to design a new typeface to your personal taste, following your own rules or restrictions, and distribute it either through a type distributor or directly. The second is to work for a client on a commission. The latter method offers more financial security and an opportunity to design a typeface following a narrow design brief, suggested by the client or governed by the client's needs. Technical, historical or design considerations are all difficult to imagine if you design a typeface for your own use.

**Differences** After designing typefaces for newspapers, it came as an interesting challenge to create a typeface for signage, for a medium other than paper. Unlike typefaces designed for small sizes, for poor quality paper and printing, which factors push the designer to reinforce certain parts of letterforms, typeface characters made for signage need to be cleaner and more minimal in their form. A purity of expression is needed. Book typefaces from the Renaissance remain our archetype for most fonts created with paper as a final medium in mind. For signage, the purity of the Greek and Roman inscriptions seems historically suitable. Their open counters, proportions, and simplicity in the case of Greek capitals, need to be followed when designing typefaces for monumental inscriptions.

**Design brief** The way the Métro started its life strongly influenced signage in the stations. In the early days, a number of commercial companies ran the different Métro lines. This is one of the reasons why the inscriptions varied enormously, from enamel signage to big ceramic station nameplates. Sans serifs were mostly used for big signage, and on the carriages, letters were painted in a style appropriate to the carriage design. Early on, it was Art Nouveau forms. At the time, most of the transportation procedure was done manually by rail workers, from the sale of individual tickets, to the semi–automatic door closing. Later, the national rail network, the RATP, took over.
It was not before the 1960s, however, that the overall signage question was taken into account by the RATP. After the Second World War, at the time of the industrial boom and automation, the network was extended into the surburbs and signage became a key factor. The situation was similar for buses. Most of the direction signs on both sides of the buses were done by lettering artists, always in caps, in various condensed sans serifs. This method was used on the buses until the end of the 1970s, when Helvetica was chosen as to replace these methods.
In the early 1970s, the RATP set up a study group, including Swiss type designer **Adrian Frutiger**. He was asked to design a 'special variation' of his Univers typeface. The variant was introduced in 1973 to replace the twenty alphabets previously in use by the network. Later, Frutiger wrote: "It is the special charm of the Paris Métro that its applied aesthetics are not stamped with a uniform style. Forms of expression of the past hundred years, such as the beautiful Art Nouveau portals, are in many cases still present. This variety should be preserved as well as possible, as an enrichment of the scene. The joining together of typographical elements into a new harmonious order was a task requiring a certain degree of restraint so far as the creation of new forms was concerned."
His recommendation was to stick to capitals to fit better with existing signs and with the historical roots of the Métro. The new alphabet was used only when the text needed to be updated or the station renovated. Soon after, around 1973 to 1975, Frutiger's Roissy, a preliminary version of the typeface called **Frutiger**, was created for the new Charles de Gaulle Airport. This time, without historical constraints, he used caps and lowercase instead of the all caps RATP alphabet. Frutiger wrote: "We rejected an elongated condensed face because of its loss of legibility. The similarity of the shapes of all letters, due to central vertical lengthening, has an unfavourable effect." I remember clearly from my childhood the strikingly contemporary effect of the new airport with its signage on yellow.
It was not until the early 1990s that the RATP started to move towards using caps and lowercase signage concepts, which provide better word shapes and contrast. This formula was adopted to improve legibility.
For future signage, which was to be applied to all the transportation systems, from the Métro to buses in the French capital, a typeface family was needed. The RATP president decided to select from one of the typeface families already in used by the RATP. These included the Adrian Frutiger all-cap face based on Univers, the **RER**, **Albert Boton's** thin, rounded, all-cap face designed specifically for the new fast Métro in the late seventies, **Gill Sans**, used in recent years for corporate identity and official communication, and **Neue Helvetica**, chosen by designer **Jean Widmer**, which was used for the bus signage system from 1994.
**Neue Helvetica** was selected because of its general availability and compatibility with various computer programmes. This seeming advantage actually produced problems. Potential users mistakenly used Helvetica instead of Neue Helvetica. Because of the various widths, weights, and letterforms, the corporate guidelines have never been successfully implemented. Early on at the testing stage, the people involved came from very different areas. (The signage, from basic stickers to illuminated boxes or classic enamels metal plates, needed a range of production methods.) Non-typographers could not comprehend the consequence of choosing the wrong version.

**Why a specific typeface?** The people in charge of the signage system quickly understood that Neue Helvetica did not work well, because of its width and standard narrow spacing. The station name 'Champs-Elysées Clémenceau' is obviously longer than the station name 'Nation.' Historically, the name-plates had been sized according to the length of the name of station or the design style of the station itself. At stations where a lot of information had to be displayed (various connections and ways out), the name-plate was smaller than in stations where less information was needed. After some tests in real conditions with strict rules, the final modular system permitted a modest level of adaptation of the name-plate size: a real problem in France, which stubbornly resists standardisation.
Due to the problems described, the idea emerged for a specific RATP typeface with some Helvetica characteristics, and with the same legibility, but more economical in width. The rail network asked several of the larger typefonderies to provide quotations for a 'unique' Helvetica to belong to the RATP, to avoid multiple versions of their signage applications. They wanted to give away the typeface in one way or another to their suppliers. However, typeface designs are intellectual property. Neue Helvetica is used by the RATP, and many others. RATP could not buy and distribute a font licence, nor could a designer be asked to create a 'RATP Helvetica', we call that piracy.
Most companies approached responded with quotations based on large corporate multi-site licences, without dealing with the design problems described. Instead of doing this, I asked for a meeting and brought some typeface research. I had made just two station name signs, directly on Illustrator, as we do when we design a logotype or a lettering job. I built some comparisons with Helvetica in reverse (signages are usually white

↑↑ **Jeana Françoise Porcheze při navrhování písem významně ovlivnily názory Erica Gilla na čitelnost a kontrast a filosofie Ladislase Mandela.** Eric Gill's view of legibility and contrast, along with Ladislas Mandel's philosophy strongly influenced Jean François Porchez's way of designing letterforms.

↑ **Písmo Métro založené na Universu navrhl Frutiger v roce 1973. Povšimněte si, že verzálková abeceda byla navržena ve stejném roce, kdy vzniklo první písmo Roissy (později nazývané Frutiger). Hlavní myšlenkou bylo, aby se nové písmo hodilo ke staršímu orientačnímu systému neoptimalizovaného pro čitelnost, což písmo Roissy velmi dobře splňuje.** The Métro typeface designed by Frutiger in 1973 based on his own Univers. Note that all caps alphabet was designed in the same year as the first Roissy typeface (later called Frutiger). The idea behind this was to blend with the old signs despite the not too ideal legibility of original typeface.

↓ **Protože byla Helvetika používána na zkušebním orientačním systému, bylo naším cílem navrhnout nové písmo tak, aby bylo ekonomičtější co do šířky, ale stejně dobře čitelné. Ke srovnání je použita Helvetika zúžená na 90 % své normální šířky.** Because Helvetica was used on some fake signage, the idea was to design a new typeface more economical in width and with same legibility. To compare, Helvetica is used at 90% of its normal width.

dveří konče. Později převzala provoz metra **Národní síť železnic** (RATP).
Otázkou celistvého orientačního systému se však RATP začala zabývat až v 60. letech 20. století. V době industriálního boomu a automatizace, které nastaly po druhé světové válce, byla síť metra prodloužena na předměstí Paříže a značení se stalo klíčovým problémem. Stejná situace se týkala i autobusové dopravy: většinu směrových označení na obou stranách autobusů psali písmomalíři vždy verzálkami, v různých variantách kondenzovaného grotesku. Tak tomu bylo až do konce 70. let, než začala být používána **Helvetika**.
Na počátku 70. let ustanovilo RATP zvláštní studijní skupinu, do které patřil i švýcarský typograf **Adrian Frutiger**; ten byl požádán, aby navrhl zvláštní variantu svého **Universu**. Varianta představená v roce 1973 měla nahradit dvacet písem dříve společností RATP používaných. Frutiger později napsal: **„Zvláštní šarm a nezaměnitelný styl dává pařížskému metru právě jeho užitá neuniformní estetika. Výrazové prostředky uplynulého století, k nimž patří například i secesní vchody do metra, jsou v mnoha případech stále na svých místech. Tato rozmanitost by měla být co nejpečlivěji uchovávána a měl by být rovněž ponechán prostor jejímu dalšímu rozšíření. Spojení typografických prvků do nového harmonického celku bylo úkolem vyžadujícím určité omezení, pokud bylo naším cílem vytvoření nových forem.“**
Frutiger doporučil používat kapitálky, které se lépe hodí k již existujícímu značení a k historickým kořenům pařížského metra. Nové písmo bylo používáno pouze v případě, kdy bylo potřeba aktualizovat text nebo renovovat stanici. Brzy poté (v letech 1973–1975) vytvořil Frutiger pro nové letiště Charlese de Gaulla písmo **Roissy**, předchůdce Frutigeru. Frutiger napsal: **„Odmítli jsme protažený kondenzovaný typ, protože nebyl dostatečně čitelný. Centrální vertikální prodloužení všech znaků způsobilo jejich podobnost, což byl jednoznačně nepříznivý efekt.“** Ze svého dětství si jasně vybavuji pozoruhodně moderní vizuální podobu nového letiště s orientačním systémem na žlutém podkladu.
RATP se začala přiklánět k používání verzálek společně s minuskami, jejichž současné užití dává slovu lepší tvar a kontrast, až začátkem 90. let. Tato koncepce měla zlepšit čitelnost. Pro budoucí orientačním systémem, který se RATP chystala zavést ve všech systémech hromadné dopravy v celé Paříži, bylo zapotřebí najít vhodnou rodinu písem. President RATP se rozhodl volit z písem, která už firma používá. Mezi nimi byla i Frutigerova verzálková abeceda **RER** založená na Universu, tenké zaoblené verzálkové písmo **Alberta Botona**, navržené speciálně pro nové, rychlé metro na konci 70. let, **Gill Sans**, používaný v nedávné době pro vizuální styl společnosti a oficiální komunikaci, a **Neue Helvetika**, která byla od roku 1994 používána v autobusové dopravě. Nakonec zvítězila **Neue Helvetika** díky své obecné dostupnosti a kompatibilitě v různých počítačových programech. Tato zdánlivá výhoda však působila nečekané obtíže. Uživatelé chybně používali Helvetiku místo Neue Helvetiky. Kvůli rozdílným šířkám, tloušťkám a tvarům jednotlivých znaků nebyla nikdy pravidla pro vizuální styl společnosti do detailu splněna. Raného stádia zkušebního procesu se účastnili odborníci z různých oblastí, protože orientační systém – od malých samolepek přes prosvětlené vitríny až po klasické smaltované kovové štíty – vyžaduje odlišný způsob zpracování.

**Proč svébytné písmo?** Odborníci, kteří měli orientační systém metra na starost, rychle pochopili, že Neue Helvetika vzhledem ke své šířce a standardně zúženému prostrkání nefunguje, jak má. Název stanice Champs-Elysées Clémenceau je samozřejmě delší než název stanice Nation. V historii určovaly velikost tabule s nápisy styl stanice nebo délka jejího názvu. Ve stanicích, kde měl být zvýrazněn větší objem

informací (různé přestupy a východy), byly názvy menší než ve stanicích s menším počtem potřebných informací. Po několika zkouškách v reálných podmínkách umožnil finální orientační systém jistou úroveň přizpůsobení velikosti tabule názvu stanice, což je ve Francii, která tvrdohlavě vzdoruje standardizaci, zásadní úspěch.
Když odborníci zvážili všechny popsané problémy, rozhodli se vytvořit pro RATP vlastní, specifické písmo s některými charakteristikami Helvetiky: mělo být stejně čitelné, ale ekonomičtější co do šířky. Společnost požádala několik větších písmolijen o cenovou nabídku zpracování takové „unikátní Helvetiky“, k jejímuž použití by měla právo pouze RATP – chtěla tento font distribuovat jen mezi své dodavatele, aby tak zabránila kopírování svého orientačního systému. Avšak návrh písma je duševní vlastnictví: Neue Helvetiku používá RATP i mnoho dalších. RATP nemohla kupovat ani distribuovat licence k písmu, ani neměla právo žádat typografy, aby vytvořili „Helvetiku RATP“, tomu se totiž říká pirátství.
Většina oslovených společností odpověděla kalkulacemi založenými na obrovských korporátních multilicencích, aniž by se zabývala řešením popsaných problémů souvisejících s designem. Já jsem namísto toho požádal o schůzku, kam jsem s sebou přinesl několik typografických studií. Vytvořil jsem pouze dva názvy stanic přímo v Illustratoru, jako vždy, když navrhuji logotyp nebo jinou typografickou zakázku. Provedl jsem jistá srovnání s Helvetikou v negativní variantě (orientační systémy se většinou realizují v bílé barvě na tmavém pozadí). Při schůzce jsem ve tmavé chodbě umístil na zeď dva vzorky formátu A4, požádal jsem, aby se v chodbě co nejvíce zatemnila všechna světla, a pak jsem začal vysvětlovat, jak funguje čitelnost otevřených a uzavřených výběhových tahů a různých šířek písma. Tým zaměstnanců RATP pověřený výběrem písma byl příjemně překvapen a začal se o mou koncepci živě zajímat. Návrh byl záhy schválen a brzy poté – na jaře roku 1995 – bylo písmo dokončeno a tým RATP pro ně vybral název Parisine. Vývoj tučného řezu a kurzivy trval několik měsíců; dvě sady jsme dodali společnosti RATP v lednu 1996.
V roce 1995 jsem organizoval výroční srpnovou konferenci Rencontres Internationales de Lure v jižní Francii. Jedním z řečníků, které jsem pozval, byl americký typograf **Sumner Stone**, který mně ještě před konferencí navštívil v Malakoffu v Paříži. Mluvili jsme spolu o projektu Parisine a zdálo se mi, že ho můj humanistický přístup potěšil. Sumner se zajímá o nápisy a kaligrafii. Byl ředitelem oddělení písma ve firmě Adobe a kromě jiných zařizoval také projekty písem Trajan, Lithos a Myriad. Vedli jsme spolu vášnivou debatu o významu verzálek v nápisech, o jejich prostrkání a o problémech se sladěním verzálek a minusek v nápisech. Vyprávěl mi o svých zajímavých experimentech v této oblasti a ty mne ujistily v mých vlastních názorech. V té době se Stone zrovna zabýval verzálkovým groteskem pro Knihovnu Cecil H. Green na Stanfordské univerzitě. (Jistých odkazů na písmo Parisine jsem si později všiml na výstavě Stoneových prací v Ditchlingském muzeu v britském Sussexu roku 2000.)

**koncepce** Eric Gill ve své Eseji o typografii, kde srovnává dvě ukázky písma – nápis z hranatých, úzkých, těžkých liter a nápis jen v Gillovských verzálkách –, napsal: „Návrat k pouhé čitelnosti je žádoucí, i když výsledný efekt není tak zajímavý. Je třeba studovat principy čitelnosti: typický charakter, který odlišuje jeden znak od druhého, poměr bílé a černé u znaků a samozřejmě prostrkání.“ Později Gill podotkl: „Mnozí technici ovlivňují styl znaků a věří, že když se jim podaří zbavit je veškerých ‚uměleckých nesmyslů‘, mohou být na sebe konečně náležitě hrdi.“ Podle mého názoru má písmo, o kterém Gill mluví, blízko k tomu, co reprezentu-

↑ **Zkušební smaltovaná orientační tabule. Ukázka písma Parisine v praxi. Stejná zkušební orientační tabule, ale s použitím Helvetiky. Povšimněte si, že v tomto případě zabírá text více místa (srovnejte například umístění slova „Chevreuses“ na obou vzorcích).** A fake signage enamel panel showing Parisine in action. The same fake signage but in Helvetica. Note that in this case, the text takes up more space (compare the position of “Chevreuses” on booth samples).

on dark). We went out into a dark corridor, I put two A4 samples on the wall, asked to make the corridor as dark as possible, then started my explanation about the legibility of the open faces, horizontal openings, and various widths. The RATP team was surprised by the result and became very interested. We decided to sell the project in-house as a kind of Helvetica, which it is certainly not, but possibly is for non-typographers! This earlier conclusion proved the enthusiasm of the team in charge of the signage. The typeface was adopted, and cut its supposed family links with Helvetica soon after the idea was accepted. Parisine, a name created by the RATP team, was born in the summer of 1995. The development of the new bold and true italic took a couple of months and the two series were delivered to the RATP in January 1996.
In 1995, was involved in the organisation of the annual August conference of Rencontres Internationales de Lure, in the south of France. One of the speakers that I invited, American digital type designer **Sumner Stone**, visited me at Malakoff in Paris before the Rencontres. We discussed the Parisine project and he seemed pleased by its humanistic touch. Sumner has strong interests in inscriptions and calligraphy. He has been at the head of the type department of Adobe and managed the Trajan, Lithos, and Myriad projects, among others. We had a passionate discussion about the importance of capitals in inscriptions, their spacing, and the difficulty of fitting them with lower case lettering. He told me about his experiments on this, which I found enriching, and which allowed me to confirm some of my own views. At that time, he was thinking about an all cap sans serif face for the Cecil H. Green Library, at Stanford University, which he went on to create as Basalt. (The reference to Parisine has been acknowledged by Sumner Stone in an exhibition of his work at the Ditchling Museum in Sussex, United Kingdom in 2000.)

**Concept** In his Essay on typography, which compared two type displays, one in square narrow heavy letters, the other in purely ‘Gillesque’ caps, Eric Gill wrote: “A return to mere legibility seems desirable even if the effect is less striking. To this end it is necessary to study the principles of legibility; the characters which distinguish one letter from another, the proportion of light and dark in letters and spacing.” Later on, he wrote: “Many engineers affect this style of letter, believing it to be devoid of that ‘art-nonsense’ on the absence of which they pride themselves.” The style of letter to which he refers is close to what Helvetica represents, to my eyes. I have thought for a long time about this idea of contrast that helps legibility. Humanity is the key when you design typefaces, and this is particularly true for public signage, where no special marketing effect is needed as it is just a service to the public. Type designer **Ladislas Mandel** perceives typefaces as cultural items, writing: **“Our first glance of any written work is always cultural. If the perceived forms are contained in our cultural references, we recognise them, we ‘own’ them like the reflection of our own image and we open wide the doors to their intelligence.”** Together with Gill, Mandel and Frutiger share a concern for the act of perception as a key factor.

↑ **Hlavním rysem rodiny písma Parisine jsou proměnlivá zakončení tahů v závislosti na duktu. V zájmu zachování rovnováhy je tučný řez otevřenější, zatímco extra tenký je uzavřený.** Main feature of the Parisine family is the various endings depending on the weight. A Black is more open while an Extra Light is more symmetrical.

↓ **Podle myšlenky, že kontrast napomáhá čitelnosti, jsou oka písma Parisine podobné, ale přece natolik rozdílné, aby bylo jednodušší odlišit znak ‚b' od ‚d' a ‚o' a podobně. Také znaky ‚t' a ‚f' jsou navrženy tak, aby ve slovech více vynikly.** Following the idea that contrast helps legibility, the counters of Parisine are similar, but still different enough to help distinguish the specific nature of 'b' compared to 'd' or 'o', etc. In some way the 'f',and 't' are specially designed to be more distinctive in the words.

↘ **Navrhování kurzívy pro orientační systém (přestože to nebude její jediné využití) je obtížnější, než pro běžné textové písmo. Návrh musí být dostatečně kurzívní a světlejší, než stojatý řez, ale ne zase příliš, aby si uchoval relativně statický vzhled, když jej použijeme ve větších velikostech.** Designing an Italic for a signage typeface (although this is not its only use), is not as simple as a text face. The design needs to be cursive enough and lighter than Roman, but not too much to keep a relative static effect when used in a bigger size.

bpodqg lift *Bobigny 683*
bpodqg lift *Bobigny 683*

je Helvetika. Dlouho jsem se zabýval myšlenkou kontrastu, který napomáhá čitelnosti. Lidskost je při navrhování písma klíčová a dvojnásob to platí o nápisech na veřejných prostranstvích, kde není potřeba žádný speciální marketingový efekt. Typograf **Ladislas Mandel** chápal písmo jako součást kultury, když napsal: **„Náš první pohled na písemný projev je vždy kulturní. Pokud jsou vnímané formy obsaženy v našem kulturním vzoru, chápeme je, ‚patří nám' jako reflexe našich vlastních obrazů a doširoka otevíráme dveře informaci, kterou nám sdělují."** Gill, Mandel i Frutiger společně sdílejí zájem o akt vnímání, které považují za klíčové.

**charakteristika** Parisine je záměrně otevřenější, protože kondenzováním písma se mu ubírá na světlosti. Když jsem se zabýval charakteristikami Helvetiky a tím, jak se mění kvůli elektronické deformaci, snažil jsem se tahy změkčit a zakulatit a tím vlastně zlidštit. Horizontální tahy jsou opticky o něco těžší, aby tak kompenzovaly vertikalitu umocněnou zúžením písma Parisine. To je zvláště citlivé téma při použití minusek. Specifický tvar každého znaku byl pečlivě optimalizován, aby odlišoval jeden znak od druhého a podporoval celistvou barvu písma. Zakončení tahů jsou spíše kolmá na samotný tah než ukončená vertikálně jako u Frutigeru nebo horizontálně jako u Helvetiky.
Oka liter ‚b', ‚d', ‚o', ‚p' a ‚q' se navzájem zásadně liší. Písmeno ‚g' je ve srovnání s Johnstonovým groteskem pro londýnské metro svébytnější. Malá ‚f' a ‚t' jsou širší než obvykle, aby udržela vertikalitu celého písma. Velké ‚R' má silně diagonální tvar chvostu, aby se lépe odlišovalo od ‚B'. Velká písmena jsou navržena těžší, než vyžaduje dnešní norma, aby odlišila slova vysazená z verzálek od minusek. Verzálky založené na římských nápisech působí ve srovnání s minuskami jako příliš velké. Čísla jsou také navrhována široká a otevřená, aby se zlepšila jejich čitelnost při samostatném použití – odděleně od textu jsou čísla používána často nejen v metru, ale i v autobusové dopravě. Tato první verze se objevila pouze ve dvou řezech – tučném a kurzivním – pro potřeby orientačního systému v roce 1996.
V překladech a v turistických informacích je využívána hlavě kurziva, jejíž hlavní charakteristikou je větší zdobnost, kondenzovanost a světlost. Jednoduchý nakloněný tvar kurzivy nebyl vybrán, protože postrádá vizuální kontrast k stojatému řezu. V téže době bylo problémem skutečné kurzivy malé ‚a', lehce zaměnitelné s malým ‚o'. Problém byl vyřešen ukončením tahu, který rozlišitelnost posiluje. Malé ‚e' je zakulacenější podobně jako u patkové kurzivy. Po několika zkouškách bylo malé ‚f' navrženo bez použití běžného kurzivního dolního dotahu, který nacházíme u tradičních patkových tvarů a je příliš kurzivní pro použití ve velkých velikostech.

**předběžný závěr** Použití písma Parisine se šířilo pomalu (hlavně z finančních důvodů), ale nové trasy metra, například trasa 14, už z nového orientačního systému těžily. Zanedlouho začala společnost RATP používat Parisine i k dalším účelům, například pro sazbu map. Bylo tomu tak proto, že kromě orientačního systému a map je ještě mnoho dalších druhů informací, které je třeba zpracovat (například mapy lokálních tras ve vagónech metra), takže se brzy objevila myšlenka použít Parisine i na malých papírových mapkách. To jen potvrdilo, že se hlavní uživatelé začali zabývat využitím nového písma i pro jiné účely. Potřeba větší rodiny písem začala vzrůstat a v roce 1999 požádal tým, který se zabývá zpracováním map, o vytvoření základního a kurzivního řezu.

**rozšířená rodina** Tento nový požadavek byl jen pokračováním staršího snu z roku 1996 o velké rodině písem pro širokou škálu komunikačních a informačních materiálů RATP. Navrhl jsem rodinu o šesti duktech s přidruženými

kurzivními řezy. Vysvětloval jsem, že bude brzy potřeba vytvořit více řezů, jako extra bold a light, nepostradatelných pro mapy. Další široké využití rodiny písem se mělo stát důležitou součástí celkové identity. Připravil jsem dvě cenové nabídky: varianta, která byla nákladnější, než je obvyklé, zahrnovala základní řez a kurzivu, zatímco druhá varianta, pro společnost levnější, než je běžné, zahrnovala rodinu o šesti duktech. Mým cílem bylo dát RATP finanční motiv k přijetí druhé možnosti.

Vždy jsem se domníval, že u otevřených humanistických grotesků, mezi něž patří například Frutiger nebo Thesis, jsou tenké řezy příliš otevřené a velmi tučné řezy zase příliš uzavřené. Vrátil jsem se ke Gillovi a přemýšlel o tom, jak dokázal své tučné Kayo tak odlišit od tenkých řezů. To byla součást jeho hledání kontrastu, rovnováhy a čitelnosti. Byl jsem přesto kritický k touze po racionalismu, vtělenému například do písma Univers, jež má jedenadvacet řezů pro zpracování veškerých grafických zakázek od orientačního systému po knihu. Ladislas Mandel se k této otázce vyjádřil jasně: „(Typografové) pomátli standardní architekturu svým designem písem, když odstranili všechny stopy ručně malovaného písma, které by nám mohlo připomínat naše kulturní kořeny (...) Přešli k nahému grotesku bez půvabu (...) Z unikátní základní formy vytvořili dvacet alternativ a předstírají, že jimi mohou reagovat na všechny potřeby typografie.“

Protože původní tučné řezy měly diagonální zakončení, dostal jsem nápad: vytvořil jsem tenkému řezu uzavřenější kresbu a tučnému otevřenější; ostatní dukty mezi těmito dvěma extrémními variantami vytvořil pomocí interpolace. Snažil jsem se také – alespoň sám sobě – dokázat, že charakter písma nerozeznáváme jen na základě zakončení tahů, jak se někdy v typografických knihách dokazuje, ale že jde spíše o celistvost designu.

Když jsem navrhoval interpolované řezy, pomohla mi s nalezením správných duktů metoda pokusů a omylů. V roce 1999 jsem používal Fontographer 4.1 kvůli jeho rychlosti, možnosti jednoduše vyčistit nově vznikající tvary a kvůli jeho funkcím pro metriku a kerning. Méně užitečný už byl v okamžiku, kdy došlo například na potřebu větší kontroly nad parametry interpolace, správu identifikačních čísel, copyrightů, kódování a hintingu. Robofog a FontLab brzy potvrdily, že se pro tyto účely hodí lépe a jsou aktuálnější než Fontographer. Robofog například kvůli skriptování a FontLab pro jedinečnou schopnost exportovat profesionální fonty pro Mac OS i Windows. Poslední aspekt mi přišel zásadní, protože RATP používá různé platformy, takže práce někdy začne v Adobe Illustratoru na Macu a dokončena je ve Freehandu ve Windows. Problémy s kompatibilitou názvů fontů mezi platformami jsem vyřešil rozdělením rodiny do tří sad: Parisine Clair, Parisine a Parisine Sombre, z nichž každá obsahuje čtyři základní řezy: základní, kurzívu, tučný a tučnou kurzívu.

**Parisine Plus** Písmo Parisine Plus vzniklo při práci na Parisine jako hříčka. Byla zábavou a dala mi možnost hrát si s extravagantními formami, ve standardní verzi nepřípustnými. Abych řekl pravdu, byl jsem zpočátku k originalitě Parisine velice skeptický, a až verze Plus mi pomohla sžít se s jeho tvary. Velmi zajímavý byl proces návrhu kurzivy vzhledem k užití některých rysů, které se normálně vyskytují pouze u patkových písem.

Dnes už RATP nepoužívá rodinu písem pouze pro orientační systém, mapy a komunikaci, ale uvolnila všechny verze písma Parisine pro veřejnost. Ačkoli mi to přijde podivné, stal se základní Parisine nejúspěšnějším ze všech mých písmových rodin. „Podivné“ říkám proto, že jsem vždy tak trochu pochyboval o jeho originalitě. Proč bylo Parisine tak dobře přijato? Je to snad proto, že jde o syntézu germánské Helvetiky a příliš „antikvového“ stylu jeho tvůrce? ✖

**Characteristics** Parisine is intentionally more open to counteract the reduction of the areas of the counters due to its being condensed. Considering the characteristics of Helvetica and how they change because of the electronic distortion, I tried to make the forms softer and more round, human. Horizontal parts are slightly heavier, optically, to compensate for the verticality accentuated by the slight narrowness of Parisine. It is sensitive in lowercase lettering in particular. The specific form of each character has been carefully optimised to differentiate each from the others, uniformly, to maintain the overall colour of the typeface. The terminals of the characters align more with their ending than the vertical, as in Frutiger, or than the horizontal, as in Helvetica, as this provides more shape to the forms.

The counters of b, d, o, p and q are all different from one another. The g is more peculiar, in deference to Edward Johnston's typeface for the London Underground. The f and t are wide, more than usual, to constrain the verticality of the typeface. The R has a strong diagonal tail, to help distinguish it from the B. The capitals are designed to be heavier than today's norm to affirm the words set in upper and lower case. The proportions of the capitals, based on Roman inscriptions, are large compared to the lower case letters. Figures are also designed to be wide and open, to improve legibility when used alone—they are used a lot for Métro and bus line references, used separately from plain text. This first version appeared only in two series, a bold and its italics, to cater for the needs of the signage system in 1996.

Translations and tourist information are the main use of the italic. Its forms came from its use, the main characteristics being that it is more condensed, a bit more cursive, and lighter. The simple slanted form of the italic was not selected because it lacked visual contrast to the Roman. At the same time, the true italic form has a major problem with any that can be mistaken for an o. Without completely resolving the problem, the ending stroke helps visibility. The e is more rounded, like in serif italics. After some tests, the f was designed without is usual italic descender that we find in traditional serif forms—too cursive for use in large sizes.

**A preliminary conclusion** Early on, the new typeface was not widely used (mainly for budgetary reasons) but new Métro lines, such as line14, did benefit from the new signage set in Parisine. Soon after, the RATP signage team started to use Parisine for other purposes, such as maps. This happened because there is a lot of information in between signage and maps, such as local line maps inside train carriages, so the idea of reproducing the Parisine effect in small paper maps came quickly. This proved that the main users had begun to appropriate the new typeface for alternative tasks. The need for a bigger family began to grow, and in 1999 the map team asked for a regular and italic version in addition to the bold and bold italic.

**Extended family** This new request was a continuation of the earlier 1996 dream: a big family for a broad range of communication and information material from the RATP. I proposed a sixweight family with companion italics. I explained that more weights would soon be a necessity, such as extra bold and light, both important for maps. Other wide uses of a family would become an important element of global identity. I prepared two quotations: one more expensive than usual, for a regular and italic version, and a second less expensive than usual for a six-weight family. My objective was to give RATP a financial incentive to adopt the second solution.

I always considered the light and extra light of open humanistic sans serifs such Frutiger or Thesis too open and black weights too closed. I went back to Gill and thought about how he made his Kayo so different from the lighter weights. This was part of his search for contrast, equilibrium, and legibility. I was, however, critical of the desire for rationalism embodied in typefaces like Univers, where twenty-one series are made in the same way for all graphic jobs, from signage to books. Ladislas Mandel expresses strong views on that question: “(typographers) confused modular architecture with type design, and they removed all handwriting references which might remind us of our cultural roots... they switched to the nudity of the sans serifs without appeal... and made up to twenty alternatives and more from a unique basic form, to pretend to answer all the needs of typography.”

As the endings of the original bold were diagonal, an idea came into my mind. I created an extra light with closer endings, and a black with more open endings; the rest of the weights between these extreme weights and the original bold, came from the computer, thanks to typeface interpolation software. I also tried to prove, to myself at least, that it is not because of some ending, as is sometimes shown in typographic books, that we can recognise the style of a typeface—it is more a question of the overall design.

When I was creating the intermediate weights, many trials and mistakes helped me adjust the weights of each series. In 1999, I used Fontographer 4.1, for its speed, its ability to clean up early forms easily, its metrics and kerning assistance functions. But it became less useful when moving to tedious things, such as the need for different x and y interpolation percentages, global control of IDs, copyrights, encoding, hinting. Robofog and FontLab soon proved to be more up-to-date for such things at the time: Robofog because of scripting, FontLab because it is the only software able to build professional master fonts for Mac/OS and Windows. This last aspect was essential for me, as RATP uses different systems depending on the use and users, so a project can start in Adobe Illustrator on Mac/OS and finish in Freehand on Windows. The naming issues, because of cross platform compatibility, were resolved by three sub-family naming systems: Parisine Clair, Parisine, Parisine Sombre—each of them including four basic series, regular, italic, bold and bold italic.

**Parisine Plus** Parisine Plus started its life as a game when I designed Parisine. The Plus version was a diversion for me, and offered an opportunity to play with extravagant forms that are not feasible in the standard version. In fact, in the early days, I felt very sceptical about the novelty of Parisine, and the Plus helped me to appropriate the forms. The italics of the Plus were very interesting to design because of the various features normally used only in serif fonts.

Today, the typeface family is not only used by the RATP for signage, maps, and communication, Parisine is available to the public in all of its versions. But, strange as it seems to me, the Parisine ‘standard’ became the most successful of all of my typeface families. I say strange because I always questioned myself about the novelty of it. Why is Parisine so appreciated? Perhaps because it is a synthesis between a Germanic Helvetica and the too Latin style of its creator? ✖

**JEAN FRANÇOIS PORCHEZ (1964), francouzský typograf, autor nových písem pro Le Monde, RATP (Pařížské dopravní podniky), Peugeot, France Télécom atd. Je provozovatelem typofonderie.com, viceprezidentem Atypl a nositelem mnoha mezinárodních ocenění. Mimo jiné vyučuje typografii na École nationale supérieure des arts décoratifs (ENSAND) ve Francii a na Univerzitě v britském Readingu.**

French typographer, author of new typefaces for Le Monde, RATP (Paris public transport company), Peugeot, France Télécom etc. He is operator of the typofonderie.com, vice president of Atypl and holder of many international awards. He also teaches typography at the École nationale supérieure des arts décoratifs (ENSAND) in France and at the University of Reading in Britain.

UNDERGROUND TO ANYWHERE

QUICKEST WAY CHEAPEST FARE



Snad nikdo z návštěvníků britské metropole se nevyhne cestě její podzemní dráhou. Ať již přiletíte na letiště Heathrow nebo jste vlakem dovezeni z nedalekého Stanstedu, Gatwicku či Lutonu, čeká vás cesta některou ze současných 13 linek metra. Když jednou vstoupíte do podzemního království osmimilionového velkoměsta, již nikdy nezapomenete na specifickou atmosféru, která se zde rozprostírá. I když časy se mění také zde, zaručeně si z Londýna přivezete úhlednou skládačku (tube map), která obsahuje malou mapku metra a spolu s logem – „modře přeškrtnutým červeným kruhem“. Ty z vás, kteří se v metru poprvé postaví na nástupiště v útrobách podzemí, dost možná překvapí často naprosto nesrozumitelné a chrchlající přivítání při příjezdu vlaku – něco jako „mound – d – gaber“. Později, v jiné stanici, kde je instrukce srozumitelnější (záleží na kvalitě a stáří staničního rozhlasu) pochopíte, že se jedná o laskavé připomenutí, abyste dali pozor při nastupování do vlakové soupravy na nezakrytou štěrbinu mezi nástupištěm a vlakem – „Mind the gap!“. Ano, dám si pozor! Dám si pozor, abych si pozorně užil toto nejvýznamnější světové podzemní „muzeum“ technického pokroku, architektury, grafického designu a umění.

TYPO.TEXT Nimbus Sans Novus (regular, medium, semibold, heavy) URW++ → GILLL (regular, medium)

# MINDTHEGAP

↑ **Frank Pick** (1878–1941)
← **John Hassall** (No need to ask a P'liceman!) 1908.
**Jeden z prvních plakátů pro londýnskou podzemní dráhu od etablovaného umělce své doby předurčil pozdější propojení prostředí metra s aktuálními výtvarnými trendy.**
One of the first posters for the London Underground by an artist established in his day pre-determined the later link between the environment of the Underground and current artistic trends.

**text** Alan Záruba
**images** ® © Transport for London – Reproduced with kind permission of London's Transport Museum
**translation** Elizabeth Kindlová

**KOLA SE TOČÍ POD LONDÝNEM** Kola se točí pod Londýnem již od roku 1863. První vlak vyjel do podzemí poháněn párou, a tak až do roku 1890, kdy byla otevřena první elektrifikovaná podzemní dráha na světě, nebylo cestování zrovna příjemnou událostí. Postupně pak byly zaváděny další novinky technického pokroku – první dálkově ovládané vstupní dveře do vlaku (1922), hliníková konstrukce vozů metra a interiér z materiálů, které umožňují velmi operativně smazat i pověstné londýnské graffiti (1950), otevření nové hi-tech trasy – Jubilee line (2000). Dnes metro převáží každý den miliony cestujících mezi více jak 270 stanicemi. Londýnské metro však neproslavily jen technologický pokrok a dopravní možnosti. Snad ještě slavnějším se stal specifický, výtvarně pojednaný interiér jednotlivých stanic a informační systém, který umožňuje přes tři čtvrtě století a v téměř nezměněné podobě rychlou a snadnou orientaci v celém podzemí metra.

Vše začalo již v roce 1908, kdy zodpovědnost za veřejnou prezentaci Underground Group převzal **Frank Pick** (1878–1941), který zahájil program modernizace systému sdělování dopravních informací a pod jehož vedením začalo londýnské metro využívat inzertních ploch k vlastní sebepropagaci. Hned první plakát vytvořený pod Pickovým dohledem hlásal: **Metrem kamkoliv!** (Underground to Anywhere!) Pick navázal na již uvedenou tradici a pro tvorbu plakátů a vnitřního prostředí stanic přizval renomované umělce a architekty své doby.

V polovině 20. let to byl architekt **Charles Holden** (1875–1960), kdo byl pověřen modernizací interiéru jednotlivých stanic metra. Jeho práce je dnes považována za jednu z nejkvalitnějších ukázek komerční architektury.

Pravděpodobně nejznámějším prvkem corporate identity je značka sestávající z kompozice červeného kruhu předěleného rovným modrým pruhem, který slouží jako prostor udělující význam nejen identitě vlastního metra (Underground), ale i jmen jednotlivých stanic a navazujících informací. V Londýně se tato značka stala jednou ze specifických ikon celého města a v historii corporate designu se řadí mezi nejproslulejší loga, stejně jako americká Coca-Cola nebo britsko-holandský Shell. Logo se vyvíjelo postupně z několika verzí, z nichž první z roku 1908 měla podobu vyplněného červeného kruhu. Značku též převza-

**Probably no visitor to the British capital can avoid travelling on its underground railway. Whether flying into Heathrow airport or travelling by train from nearby Stansted, Gatwick or Luton, a journey still awaits you by any one of the present 13 underground lines. Once you enter the underground realm of the city with eight million people you can never forget its specific atmosphere. Although times change even here too, you are bound to bring back a neat folding tube map containing a small map of the underground and a logo—"a red roundel cut across by the blue underground sign".**
**Those of you who stand on the platform in the bowels of the Underground will probably be rather surprised by the often incomprehensible and disgorged welcome with the arrival of a train sounding something like "mound—d—gaber". Later at another station, where the instruction sounds more comprehensible (depending on the quality and age of the station radio), you discover that this is a kind staff reminder to passengers when boarding a train to look out for the open gap between the platform and train—"Mind the gap!" Yes I will take care! I will take care to make as much use of the most significant underground "museum" of technical progress, architecture, graphic design and art in the world.**

**Wheels turning under London** The wheels have been turning under London since 1863 when the first steam-powered train began running underground, so travel was not a particularly pleasant event, not until 1890 when the first electrified underground railway in the world was opened. Gradually further novelties of technical progress were introduced such as the first remote control train entrance door in 1922), an aluminium structure for underground trains instead of steel and the interior made of materials allowing the very effective removal of even the notorious London graffiti in 1950 and the opening of a new hi-tech line—the Jubilee line in 2000. Today the underground ferries millions of passengers between more than 270 stations every day. However it is not merely technological progress and transport possibilities that have made the London Underground famous. It is the specific artistic design that is perhaps more famous of each station and the information system enabling quick and easy orientation throughout the Underground in its almost unchanged form for over three-quarters of a century. Everything began in 1908, when **Frank Pick** (1878–1941) took on the responsibility for the public presentation of the Underground Group by launching a program for the modernisation of the system for disseminating transport information, and under his management the London Underground began exploiting its advertising space for its own self-promotion. The very first poster created under Pick's supervision proclaimed: Underground to Anywhere!

In the mid 1920s he empowered architect **Charles Holden** (1875–1960) with the task of modernising the interior of each underground station. Today Holden's work is regarded as one of the best examples of commercial architecture.

Probably the most significant element of corporate identity is the sign consisting of a composition of a roundel divided by a straight strip, which acts as space granting significance not only for the Underground's own identity, but also for the names of each station and further information. In London this sign has become one of the specific icons of the entire city and is ranked among the most famous logos in the history of corporate design next to America's Coca-Cola or British-Dutch Shell. The logo was developed gradually from several versions, the first of which, dating back to 1908, took the form of a filled in red roundel. The transport company also adopted the sign for ground transport and all the alternative versions were integrated under Pick's management by typographer **Edward Johnston** (1872–1944) in about 1918. The filled in colour of the red roundel was removed and the well-known blue strip was incorporated. The sign has more or less existed in this form ever since. In 1972 only minor changes were made to its proportions. Pick had originally hired Edward Johnston to integrate the text information and inscriptions in the Underground by designing new lettering that would be sufficiently distinctive, modern and supporting the character of the introduced changes. The result was the New Johnston grotesque type that became a symbol of the London Underground equal to his logo. This and other attributes of single visual communication was the culmination of Pick's ambitions to be at the origin of a system, which would offer passengers a timeless, secure and comfortable environment. Time has confirmed the system's high standard, which has also made the Underground famous even far beyond the borders of the British Isles.

**Underground museum of architecture and design** Since the modernisation begun by Pick and carried out by Holden in the 1920s, the basic principles for the strategy of design and architecture in the London Underground have not changed: the simplicity, comprehensibility and purity based on the use of primary colours and the simple chattels of the information system are accompanied by examples of the imaginative design of each station almost from all known periods of the history of modern architecture, design and applied art. It forms some sort of underground "industrial art" museum, accessible to everybody for a single entry fee as fixed by the transport rules. Many experts marvel at the brilliant simplicity of the Underground line diagram. It shows signs of being inspired by the work of Mondriaan and the De Stijl movement as such. Nonetheless, the truth is simple: the author, **Harry Beck** (1903–1974), was not a qualified information designer at all and even less a skilled artist, but one of the "temporary" colleagues of the London Underground publicity office. (See article on page. 24)

In the 1980s the integration took place of the principles of design strategy into three basic levels:
**1.** corporate identity / **2.** line identity / **3.** station identity. The first category defines the logo (the roundel), the standard information chattels, the lettering and the basic graphic style when applied to the direction indicators. The map (Beck's diagram) complements the core elements.

The line identity consists of the Underground line colours used in the map, the information graphics and the interior design of the stations as a single and constant signal element.

The station identity is defined by a certain genius loci of each station—related to historical tradition or social experience—a sort of general memory of a place enhanced by a concrete design and architectural layout. The application of this identity program saw the gradual transformation of the face of the Underground stations under the simultaneous permeation of peculiar artistic elements defining the magical poetics of each station of the "underground museum".

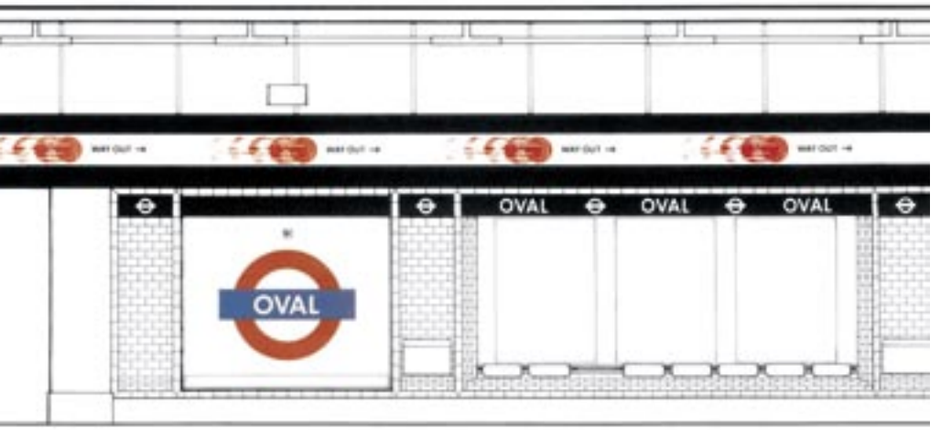
**Lesson for the present** The significance of all the aspects of the London Underground's visual style far exceeds the framework of the needs of one world capital. It is very important to realise that the interaction between the specific environment and millions of people that travel in it every day is based on the real harmony between function and form. And what must be added is that this has been happening continuously for almost one century now.

What has contributed to such a unique result? After all the London Underground is not the only underground railway in the world and we could find more such specific examples of excellent design which significantly define identity and also provide an adequate amount of information.

In my opinion, one of the viewpoints is the sometimes just and sometimes unjust criticism of English conserva-

← **Euston Station, Northern Line** (1987) **David Hamilton a Robert Cooper použili kompozičních principů a barevného ladění z heraldického znaku rodiny Eustonů pro abstraktní ztvárnění inspirace hudebními stavebními prvky: rytmem, repeticí, variací apod.** David Hamilton and Robert Cooper used compositional rules and colour harmony merging with the heraldic coat-of-arms of the Euston family for an abstract depiction of inspiration of music composition elements: rhythm, repetition, variations, etc.

↓ **Edgware Road Station, Bakerloo Line** (1992) **Příklad propojení detailní rekonstrukce interiéru do původního stavu s moderními prvky, nezbytnými pro bezpečnost a správnou orientaci cestujících, kterou zpracovalo londýnské studio Format 2 Architects.** An example of a link between the detailed restoration of an interior to its original condition and modern features, essential for the safe and accurate orientation of passengers designed by the London studio Format 2 Architects.




← **Oval Station, Northern Line** (1982) **Design stanice navržený firmou Minale Tattersfield & Partners Ltd. vychází z tématiky blízkého slavného kriketového stadionu. Symbol zrychleného míčku ilustruje pohyb cestujících směrem k východu.** Minale Tattersfield & Partners Ltd. produced the station design based on a theme closely associated with the famous cricket stadium. It is a symbol of an accelerated ball illustrating the movement of passengers bound east.

↙↙ **Tottenham Court Road, Central Line** (1986) **V této stanici byly poprvé uplatněny nové tubulární orientační prvky liniové identity.** The new tabular orientation features incorporating line identity were used at this station for the first time.

↙ **Marble Arch Station, Central Line** (1986) **Interiér stanice je obložený z výtvarně atraktivně pojednaných panelů, námětově čerpajících z tvarosloví slavné architektonické památky na povrchu stanice. Výtvarné návrhy pochází od Annabel Grey.** The interior of the station is covered with artistically attractive panels based in theme on the morphology of the famous architectural monument on the ground above the station. The creative designs are the work of Annabel Grey.

↓ **Charring Cross Station, Northern Line** (1983) **Tato stanice byla vlajkovou lodí modernizace 80. let. Náměty b yly převzaty z dřevořezů interiéru budovy manželky krále Edvarda I. – Eleonory Crosses. Do výtvarné podoby panelů je převedl umělec David Gentleman.** This station was the flagship of the modernisation work of the 1980s. It themes were adopted from wood cuttings of the interior of the building of king Edward I's wife—Eleonor's Crosses. Artist David Gentleman came up with the artistic design for the panels.

↘ **Waterloo Station, Jubilee Line** (2000) **Vstup do stanice „příštího tisiciletí", kde jsou uplatněny v duchu high-tech architektury novodobé materiály a logo dostalo novou 3D podobu.** The entrance to the station of the „next millennium" where modern materials have been applied in the spirit of high-tech architecture and the logo has assumed a new 3D look.

la společnost pro povrchovou dopravu autobusy a sjednocení všech variant provedl pod Pickovým vedením typograf **Edward Johnston** (1872–1944) někdy okolo roku 1918. Červený kruh byl zbaven barevné výplně a opatřen známým modrým pruhem. Víceméně v této podobě značka existuje dodnes, v roce 1972 byly pouze drobně obměněny její proporce. Edward Johnston byl Pickem původně najat pro to, aby sjednotil textové informace a nápisy v metru návrhem nového písma: dostatečně výrazného, moderního a podporujícího charakter zaváděných změn. Vzniklo groteskové písmo New Johnston a stalo se stejným symbolem londýnského metra jako jeho logo. Spolu s ostatními atributy jednotné vizuální komunikace tak završilo Pickovu ambici stát u zrodu systému, který by cestujícím nabídl nadčasové, bezpečné a komfortní prostředí. Čas prověřil jeho vysokou úroveň a samo metro se jím proslavilo i daleko za hranicemi britských ostrovů.

tism. Despite the many style creating changes which particularly in the period beginning with Postmodernism in the west—in the 1970s and 1980s—completely destroyed many outstanding projects that had appeared before the Second World War, the Underground was saved from all attempts at fundamental modifications. On the contrary, the already mentioned principles of design strategy were devised, which reinforced the position of the system's core elements and precisely defined the limits and degree of the "invasion" of external effects (mostly advertising). It was not until the 1990s that showed how sensible a deed this had been when the predominance of billboards and all sorts of corporate information began making orientation more difficult in many public places because they significantly pushed the distinguished information systems into the background (there are many such examples apparent in this country too). What did therefore clearly pay off to stem this form of visual infection in the Underground was a consistent marketing strategy whereby Underground transport was linked to adver tising exclusively so it would serve the cultural and social life of the city. However this strategy is also a continuation of Pick's original intention dating as far back as the 1920s.
So it may be stated that the London Underground can be used as one of a few good quality study environments for future and contemporary graphic designers and architects. It is an inspiration and proof that functional rules and principles connected with mature artistic quality do not age with time, and it is not good to change them in the light of new trends but continue on from them with new possibilities of developing their efficiency even for this day and age. I consider such a procedure a clear way of distancing the mind from various attempts at redesign in the sense of creating constantly new and better values. When a lasting value has already been created, then why change it! So: "Mind this Gap!" ✖

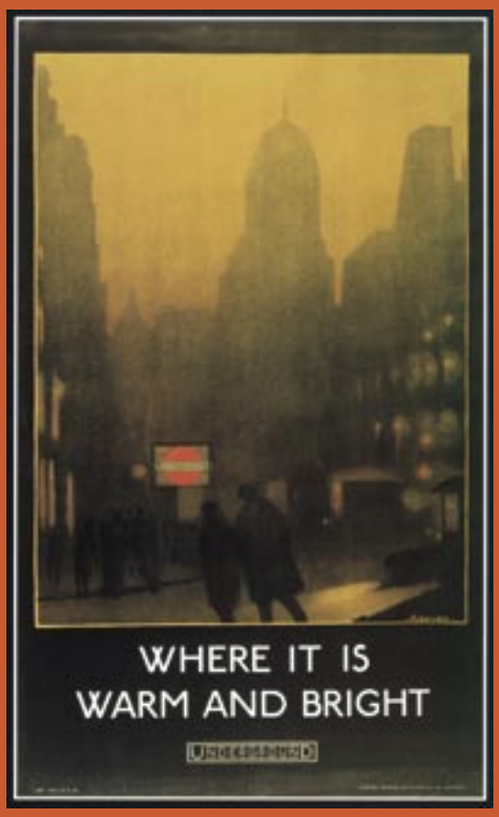
← **Charles Holden (1875–1960)**
South Gate, Boston Manor, Westminster
↓ **David Booth (The Fine Whire Line Design)**
(The Tate Gallery) 1987. **Jeden z prvních a nejvíce známých plakátů z období „renesance" programu podpory umění a kultury ve stanicích metra, která se opět začala uplatňovat v ambiciózním období modernizace metra 80. let.**
One of the first and best known posters of the period of the „renaissance" of the program for the support of art and culture in the Underground stations that began to be implemented again in the ambitious period of the Underground's modernisation of the 1980s.

## PODZEMNÍ MUZEUM ARCHITEKTURY A DESIGNU

Od modernizace započaté Pickem a prováděné Holdenem ve 20. letech se základní principy pro strategii tvorby designu a architektury v londýnském metru nezměnily: jednoduchost, srozumitelnost, čistotu založenou na užití základních barev a jednoduchém mobiliáři informačního systému doprovázejí příklady nápaditého řešení jednotlivých stanic téměř ze všech známých period historie moderní architektury, designu a užitého umění. Tvoří jakési podzemní „uměleckoprůmyslové" muzeum, přístupné každému za jednotné vstupné stanovené přepravním řádem. Mnozí odborníci žasnou nad geniální jednoduchostí diagramu linií metra. Poukazují na možnou inspiraci prací Mondrianovou a vůbec hnutím De Stijl. Pravda je však prostá: autorem není vůbec kvalifikovaný informační designér, tím méně školený umělec, nýbrž jeden z „dočasných" spolupracovníků projekčního oddělení londýnské dráhy **Harry Beck** (1903–1974). Více o něm se dočtete v článku na straně 24)
V 80. letech minulého století došlo ke sjednocení principů strategie designu do tří základních úrovní:

**1.** corporate identity
**2.** liniové identity (line identity)
**3.** identity stanice (station identity).

První skupinu určuje logo (the roundel), standardní informační mobiliář, písmo a základní grafický styl při jeho uplatnění na směrových ukazatelích. Kmenové prvky doplňuje mapa – Beckův diagram.
Liniovou identitu tvoří především barvy tras metra, které jsou užity v mapě, v informační grafice a v interiérových úpravách stanic jako jednotný a neměnný signální prvek.
Identita stanice je dána především určitým geniem loci jednotlivých stanic – vztaženým k historické tradici či společenské zkušenosti –, jakousi obecnou pamětí místa podpořenou konkrétním designem a architektonickým řešením. Aplikací tohoto programu identity začaly stanice metra postupně měnit svou tvář za současného pronikání svébytných výtvarných prvků, určujících kouzelnou poetiku jednotlivých stanic „podzemního muzea".

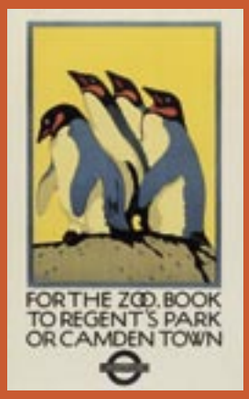

WHERE IT IS
WARM AND BRIGHT
UNDERGROUND

UNDERGROUND

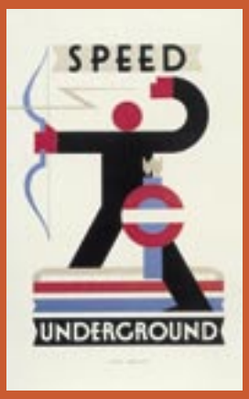
WIMBLEDON
TENNIS
Southfields Station
thence special bus to Ground

THE
LURE
OF THE
UNDERGROUND

NO WET - NO COLD


FOR THE ZOO, BOOK
TO REGENT'S PARK
OR CAMDEN TOWN




SPEED
UNDERGROUND

LONDON TRANSPORT

Enjoy your War Work
LONDON NEEDS MORE WOMEN
BUS AND TRAM CONDUCTORS

Fly
the Tube

Please take your litter home

**POUČENÍ PRO SOUČASNOST** Význam všech aspektů vizuálního stylu londýnského metra daleko přesahuje rámec potřeb jedné světové metropole. Je velmi důležité si uvědomit, že interakce se specifickým prostředím a milióny lidí, kteří se v něm dennodenně pohybují, je zde svázána na základě skutečného souladu funkce a formy. A nutno dodat: nepřetržitě, téměř po dobu jednoho století a téměř 24 hodin denně.

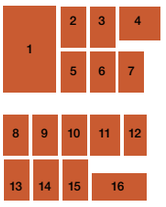
Co k takovému unikátnímu výsledku přispívá? Vždyť londýnské metro není jediné na světě a mohli bychom nalézt více dalších konkrétních příkladů vynikajícího designu, které dominantním způsobem definují identitu a zároveň poskytují dostatečnou míru informace.

Jedním z hledisek je podle mě někdy právem a jindy neprávem tolik kritizovaná anglická konzervativnost. Přes mnohé stylotvorné změny, které zejména v období počínající postmoderny na Západě v 70. a 80. letech minulého století naprosto zničily řadu skvělých projektů vzniklých před II. světovou válkou, zůstalo metro všem pokusům o zásadní úpravy ušetřeno. Naopak, došlo k zformulování již zmíněných principů strategie designu, které vlastně pozici kmenových prvků systému upevnily a přesně vymezily hranice a míru pro „invazi“ vnějších vlivů (hlavně reklamy). Jak rozumný to byl čin, ukázala až léta devadesátá, kdy převaha reklamních poutačů a různorodých korporátních informací začala znesnadňovat orientaci na mnoha veřejných místech, neboť informační systémy jimi byly významově vytlačeny do pozadí (nejeden příklad je možno pozorovat i u nás). V metru se také výrazně uplatnila pojistka proti této formě „vizuální infekce“ v podobě důsledné marketingové strategie: doprava metrem byla propojena téměř výhradně s takovou reklamou, která slouží kulturnímu a společenskému životu města. Tato strategie je pokračováním původního Pickova záměru z dvacátých let.

Londýnské metro může zkrátka sloužit jako jedno z mála kvalitních studijních prostředí pro budoucí i současné grafické designéry a architekty. Je inspirací a dokladem toho, že funkční pravidla a principy spojené s vyspělou výtvarnou kvalitou časem nezestárnou, a není tudíž dobré je měnit ve světle nových trendů, nýbrž spíše na ně novými možnostmi navázat a rozvinout jejich účinnost i pro dnešní dobu. V takovém postupu spatřuji výrazný myšlenkový odstup od všelijakých re-designových snah a vytváření neustále nových a lepších hodnot. Kde už trvalá hodnota je, není třeba ji měnit!

A tak: „Mind this Gap!“ mezi hodnotou a její pouhou náhražkou. ✖

↗ **BMP (Bose Massimi Pollitt) agency** (Bars by Tube) ↗↗ (Gardens by Tube) 2000 → (Rushing) 1998. **Nápadité použití fotografických montáží loga jako symbolu pasažéra v interiéru stanice se objevilo několikrát v dlouhodobé kampani k bezpečnosti dopravy v druhé polovině 90. let. Tato série se stala na veřejnosti velmi populární a v jistých obměnách ji můžete spatřit i dnes.** The creative use of photographic logo montages as a symbol of a passenger in the interior of a station appeared several times in a long-term campaign for transport safety in the second half of the 1990s. This series became highly popular among the public and you can still see it in certain modifications today.



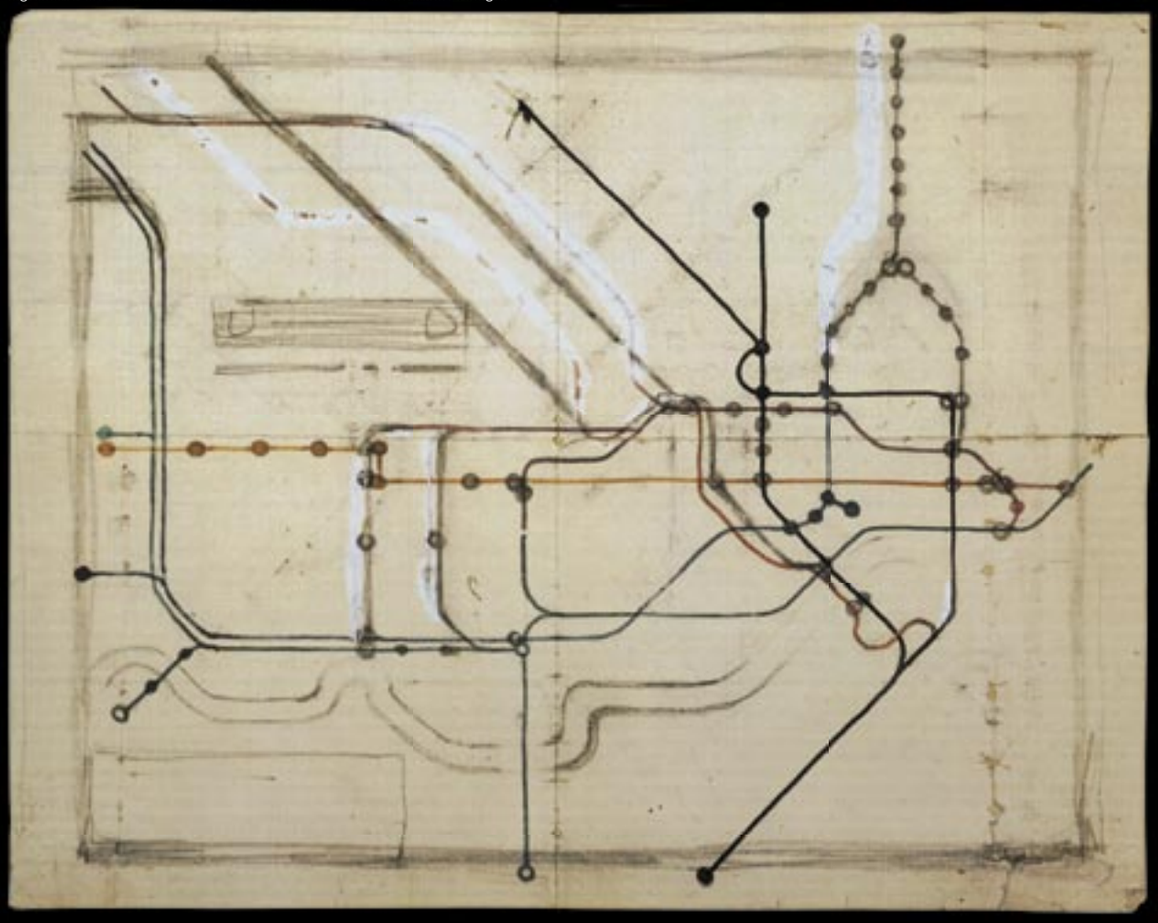

← **Některé z plakátů, které ve 20. století spoluvytvářely jedinečnou atmosféru „muzea v podzemí“** Some of the posters that jointly created the unique atmosphere of the „museum underground“ in the 20th century: **1 V. L. Danvers** (Where it is Warm and Bright) 1924 **2 Charles Sharland** (Light Power & Speed) 1910 **3 Fred Taylor** (For the Sunday Concerts) 1912 **4 André Marty** (Wimbledon Tennis) 1933 **5 Alfred Leete** (The Lure of the Underground) 1927 **6 Manner** (No Wet, No Cold) 1929 **7 Charles Paine** (For the ZOO) 1921 **8 Alan Rogers** (Speed) 1930 **9 Man Ray** (London Transport – Keeps London Going) 1939 **10 Marc Severin** (Why Wait till Later?) 1938 **11 Artist unknown** (Enjoy your War Work) 1941 **12 Fred Millett** (London After Dark) 1968 **13 Abram Games** (London ZOO) 1976 **14 Geoff Senior (FCB Advertising)** (Fly the Tube) 1977 **15 Richard Spice** (Please Take Your Litter Home) 1991 **16 BMP (Bose Massimi Pollitt) agency** (We Want to Make Your Journey Easier) 2000

# PŘÍBĚH MAPY LONDÝNSKÉHO METRA



TYPO TEXT **Nimbus Sans** Novus (regular, medium, **semibold**, **heavy**) URW++→ **GILL** (regular, medium)

↓ **Již původní Beckova skica obsahuje všechny významné charakteristiky budoucího milníku informačního designu.** Beck's original sketch contains all the significant characteristics of the future milestone of information design.



**text** Pavel Zelenka
**images** ® © Transport for London – Reproduced with kind permission of London's Transport Museum
**translation** Elizabeth Kindlová

**počátky hromadné dopravy v podzemí** První tunel londýnského metra byl uveden do provozu v roce 1863. Podobně jako je živelná urbanistická struktura Londýna, byl i londýnský dopravní systém a jeho rozvoj neorganizovaný. Až do počátku 20. století byla veřejná doprava v Londýně v područí několika nezávislých soukromých firem a její rozvoj byl dán spíše poptávkou trhu a tlakem konkurence než pečlivým plánováním rozvoje tras, jejich návaznosti a dostupnosti pro obyvatele.
S plánem celkové elektrifikace přišel i proces slučování nezávislých dopravců: v roce 1902 byla ustavena Underground Electric Railways Company of London (zkráceně Underground Group), základ dnešního Transport for London. Pod hlavičkou Underground Group byli sjednoceni všichni do té doby nezávislí dopravci s výjimkou Metropolitan Railway – ta fungovala samostatně až do roku 1933.

**první mapy** Proces sjednocení je přelomem i ve způsobu prezentování Londýnského metra jako celku. Do té doby jednotliví dopravci v propagačních materiálech zvýrazňovali pouze vlastní trasy; trasy konkurentů buď chyběly úplně, nebo byly vizuálně potlačeny. V roce 1907 byl navržen jednotný symbol pro označení stanic: svítící červený terč s charakteristickým nápisem UNDERGROUND. Označení se okamžitě ujalo i na mapách a zůstalo nezměněno až do 60. let. V témže roce byl do funkce hlavního marketingového manažera uveden Frank Pick. Pod jeho vedení započala vizuální proměna celého metra a jeden z nejlepších projektů corporate identity v historii. Kromě skvělého loga přinesly Pickovy vize londýnskému metru i charakteristické písmo od Edwarda Johnstna.
Prezentace tras londýnského metra se od zahájení provozu až do 20. let vyvíjela podobně chaoticky jako metro samotné. Mapy se lišily nejen formáty, ale i způsobem provedení: existovaly jak regulérní kartografické plány, do kterých byly dotiskovány trasy metra se jmény stanic, tak různě zdařilé schematické plánky z dílen malých i velkých tiskařských společností. Dnes můžeme hodnotit tyto mapy jako roztomilé a svým způsobem i okouzlující, nicméně z praktického hlediska byly nepřehledné a obtížně čitelné.
Od roku 1919 svěřoval Pick práci na mapách kaligrafům, mezi nimiž vynikly práce MacDonalda Gilla[1] (1884–1947) a Freda H. Stingemora (1891–1954). Hlavním přínosem prvního z nich bylo odstranění všech geografických detailů – takto uvolněné místo na mapě však bohužel zaplnily kaligraficky provedené názvy jednotlivých stanic. V jeho provedení tak zůstávaly mapy poměrně nepřehledné a ač vizuálně přitažlivé, lépe posloužily jako nástěnné dekorace než jako orientační pomůcky. Daleko praktičtější design vytvořil F. H. Stingemore: kromě tisíců fotografií, mnoha plakátů a ilustrací pro firemní časopis vytvořil v období 1925–1933 i sérii zdarma rozdávaných kapesních map. Stingemore nejen odstranil všechny geografické detaily, ale zejména vzhledem k realitě zkreslil vzhled tras: vnější předměstské stanice posunul blíže k zahuštěnému středu, čímž mapu výrazně zpřehlednil. Začátkem 30. let ale začalo být jasné, že ani tento přístup nevyhoví nárokům na prezentaci rozvíjejícího se dopravního systému londýnského metra.

**metro jako elektrické schéma** „Raději se posaďte, mám pro vás šokující zprávu: vaši mapu vytiskneme.“ Těmito slovy přivítal pan Patmore, šéf oddělení styku s veřejností, Harryho C. Becka (1903–1974), který ve svých pamětech tuto chvíli popisuje jako okamžik, kdy se „jen díky mé vytrvalosti zrodil diagram londýnského metra.“[2] Slovo diagram je zde klíčové: Beck totiž nenakreslil mapu, ale schéma zcela odtržené od topografické reality. „Snažil jsem se představit si mapu, jako by se odrážela ve vypouklém zrcadle, což mi umožnilo zvětšit

↑ **Henry C. Beck na snímku z roku 1965 se skicákem v ruce.** Henry C. Beck in a photo shot taken in 1965 holding a sketchpad.

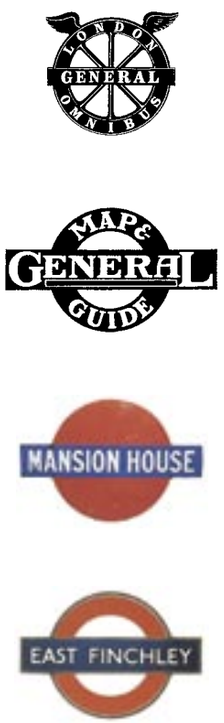
## THE STORY OF THE MAP OF THE LONDON UNDERGROUND

**The beginnings of underground public transport** The first tunnel of the London Underground was put into operation in 1863. Just as the urban sprawl in the structure of London so its development was disorganised. Public transport in Londo n up to the start of the 20th century was operated by several independent private companies and its development was more a matter of covering market demand and responding to pressure from competition than a carefully planned development of the lines, their link and accessibility for the city's residents.
The plan for total electrification also initiated the process of merging independent transport companies: the Underground Electric Railways Company of London (name shortened to the Underground Group) was constituted in 1902 and became the basis for today's Transport for London. All the independent transport companies of the time were incorporated under the one heading of the Underground Group with the exception of the Metropolitan Railway—this operated as an independent company until 1933.

**First maps** The process of amalgamation was a turning point in the way the London Underground was presented as a whole. Up to that time individual transport companies placed emphasis on promotional materials only for their own lines; either the lines of their competitors were omitted or visually suppressed.
In 1907 a single symbol was designed to mark stations and became public a year later: a shining red target with the characteristic UNDERGROUND sign. This was immediately adopted and used on maps and remained unchanged until the 1960s. In 1908 Frank Pick was appointed commercial manager and later came to stand at the head of the London Underground as managing director. It was under his management that the visual transformation took place of the entire Underground resulting in one of the best corporate identity projects in history. Apart from the brilliant logo, Pick's visions also brought the London Underground its characteristic lettering created by Edward Johnston.
The presentation of the lines of the London Underground from when they were put into operation to the 1920s developed as chaotically as the construction of the Underground itself. Maps differed not only in their layout, but in the way they were drawn: there were the regular cartographic plans on which the Underground lines and the station names were printed additionally and various successfully executed schematic plans produced by the workshops of small and big printing companies. Today these maps can be regarded as pleasant and even charming in their own way, nevertheless in practical terms they were unclear and badly legible.
As of 1919 Pick entrusted calligraphers with the task of creating maps and among those who excelled in this

↑ **Mapa centrální části Londýna s vyznačenými trasami Metropolitan Railways z roku 1882 je typickým příkladem grafického stylu map své doby: do kartograficky poměrně detailního plánu města byly další barvou vytištěny trasy metra.** An 1882 map of central London marking the Metropolitan Railways lines is a typical example of the graphic style used for maps at the time: the Underground lines were printed in a different colour onto a cartographically and relatively detailed city plan

↓ **Mapa z roku 1908 je snad vůbec prvním exemplářem s typickým nápisem UndergrounD, který se takto používal už do poloviny 60. let. Podkladová vrstva se sítí ulic doznává jistého zjednodušení a výrazně ustupuje do pozadí, aby o to více vynikly samotné tvary metra.** This 1908 map is probably the very first specimen using the typical UndergrounD inscription this way until the mid 1960s. The base layer with the street network was simplified and clearly recedes into the background so the very shapes of the Underground can be more enhanced.




← **Vývoj loga London Underground** Development of the London Underground logo:

1 **původní inspirace – logo autobusové společnosti General** Original inspiration—the General bus company logo

2 **General přešla pod křídla London Underground v roce 1912** General was taken under the wings of the London Underground in 1912

3 **první verze z roku 1908** First version dating back to 1908

4 **změna plné plochy na kruh se datuje k roku 1919** The change of the full area into the roundel dates back to 1919

centrální oblast. Takový pohled by totiž přinesl tolik potřebnou přehlednost a čitelnost.“[3] Trasu Central London Railways použil jako horizontální osu, ke které se upínají všechny ostatní trasy, veškeré tahy na diagramu vedou vertikálně, horizontálně nebo diagonálně. Stanice na trasách jsou od sebe vzdáleny v pravidelných intervalech. Kromě řeky Temže není na schématu žádný reálný geografický objekt. Texty jsou vysázeny verzálkami Johnstonova grotesku, typografické konstanty, kterou Beck ani jeho následovníci nikdy neopustili.

Henry C. Beck byl zaměstnán v Underground Group jako projektant od roku 1925. Coby „dočasný“ zaměstnanec byl najímán a propouštěn dle aktuálních potřeb. První skicu diagramu si do sešitu nakreslil v roce 1931, a když se přesvědčil, že by schéma mohlo jako princip fungovat, zhotovil prezentační nákres. Ukázal jej kolegům včetně F. H. Stingemorea a ti jej přiměli, aby neváhal a návrh prezentoval reklamnímu oddělení společnosti.[4] K Beckovu překvapení a zklamání byl návrh odmítnut jako příliš revoluční. O rok později (1932) zkusil prezentovat návrh znovu, a tentokrát úspěšně. Kapesní mapa byla vytištěna v lednu 1933 v nákladu neuvěřitelných 750 000 ks,[5] což – uvážíme-li radikálnost konceptu – je šokující číslo. Je zajímavé, že zprvu bojácné reklamní oddělení náhle neváhalo tolik riskovat. Okamžitý stotisícový dotisk o měsíc později svědčil o tom, že veřejnost přijala diagram velmi vřele. Překvapivou oblibu tak abstraktního schématu u laické veřejnosti si lze vysvětlit touhou člověka po řádu a jistotě: zjednodušené schéma náhle zobrazovalo živelnou a chaotickou metropoli pomocí několika prostých čar, s jejichž pomocí bylo snadné nalézt kamkoli cestu. Z úspěchu těžili nejen tiskaři, kteří záhy tiskli i velkoformátové verze v obstojných tisícových nákladech, ale i nově ustavená rada London Passenger Transport Board (LPTB), která právě převzala kontrolu nad veškerou hromadnou dopravou v Londýně a stěží si mohla k vlastní inauguraci přát lepší emblém. A tak jediný, kdo z úspěchu diagramu nevytěžil žádný prospěch, byl jeho autor – vyplacenou částku 5,25 liber lze stěží považovat za adekvátní odměnu. Navíc Beck převedl copyright na LPTB, výměnou za slib, že veškeré úpravy diagramu budou prováděny jím samým nebo alespoň pod jeho dohledem; tato dohoda však proběhla na schůzi LPTB v listopadu 1937 pouze ústně, což se Beckovi později nevyplatilo.

**vývoj vzhledu Beckova diagramu** Ačkoliv byl design diagramu již od prvního vydání velmi zdařilý, bezmála dokonalý, nevyhnul se úpravám a „vylepšením“. Tak se například stalo, že do druhého vydání kdosi přidal směrovou růžici mířící tupě k severu – prvek, který odporuje logice konceptu: proč by měl schematizovaný, topograficky nereálný diagram mít směrové označení? Mnohem horší byl ovšem požadavek Lorda Ashfielda, toho času předsedy rady LPTB, vepsat názvy přestupních stanic do symbolu loga metra. Naštěstí se Beckovi podařilo takový požadavek takticky odmítnout. Nicméně, i tak jsou ve vydáních diagramu z let 1935–37 názvy přestupů umístěny v kosočtvercích, což je nejen nevzhledné, ale hlavně naprosto nepraktické – dlouhá jména významných stanic jsou vysázena daleko menším typem než jména ostatních stanic. Experimentování s přestupními stanicemi přineslo i variantu se vzájemně pronikajícími kroužky a v roce 1946 se objevila verze s bílou propojovací linkou.[6]

Počátkem 40. let eliminoval Beck většinu úhlopříčných tahů a nepřestával hledat optimální barevné vyjádření jednotlivých tras. Barevná kodifikace linií v průběhu let prodělávala asi nejzásadnější změny, což bylo způsobeno jednak faktickým vývojem tras samotných, jednak Beckovou posedlostí diagram vzhledově vylepšit a zpřehlednit; nezanedbatelný vliv měly i připomínky vedení společnosti, neboť barevnost trasy byla do jisté míry i „politickým“ rozhodnutím. Barevné určení, jak jej známe dnes, vychází z pozdních Beckových úprav navržených koncem 50. let. (K vývoji barevnosti je nutné podotknout, že na počátku

↑↑ **Mapa centrálního Londýna z dílny MacDonalda Gilla s precizně kaligraficky vyvedenými názvy stanic. Povrchové detaily zcela chybí. (1921).** A map of central London from the workshop of MacDonald Gill with its precise calligraphically produced station names. It lacks any surface details. (1921)

↑ **Mapa vydaná souběžně s Beckovým diagramem od A. L.Gwynna upadla téměř v zapomnění. Vykazuje jisté odpoutání od topografické reality. Hlavním účelem mapy bylo ukázat, jak využít metra k cestám za odpočinkem a zábavou.** A map issued together with Beck's diagram by A. L.Gwynn almost fell into oblivion. It shows a certain digression from topographical reality. The chief aim of the map was to show passengers how to use the Underground for journeys in search of leisure and entertainment.

↓ **Poslední vydání mapy F. H. Stingemora z roku 1931. (Zde je patrné zvětšení centrální části v porovnání s periferiemi).** The final issue of F. H. Stingemore's map in 1931. (Here the enlargement is apparent of the central section of the city in comparison with its outskirts).

**→ Prezentační skica z roku 1931, nejprve odmítnuta a o rok později schválena.** The presentation sketch of 1931 rejected at first and then accepted a year later.
**↓ První plakát (1270 × 1016 mm) Beckova diagramu; nepřestupní stanice jsou již označeny jen čárkami, kosočtverce značí přestupní stanice. Za design plakátu obdržel tehdy Beck £ 5.25 a dalších £ 10 za kapesní verzi (card folder), dnešních necelých £ 500 celkem.** The first poster (1270 × 1016 mm) of Beck's diagram; the non-change stations are already marked by mere commas while the rhombuses mark the interchanges. Beck received £ 5.25 for the design of the poster and a further £ 10 for a pocket version (card folder), in today's money this is almost £ 500.

30. let prakticky neexistovaly studie zabývající se na teoretické úrovni vnímáním barev; Beck se tedy řídil spíše instinktem než vědeckým přístupem. V úvahu musíme brát i vývoj tiskových technologií, které dnes umožňují designérům za přijatelných výrobních nákladů využít širokou a dobře definovatelnou škálou barev.)

V druhé polovině 50. let přidal Beck do diagramu síť vodítek pro snadnější vyhledávání stanic. Cestujícím, kteří v diagramu pátrali po jedné konkrétní stanici mezi stovkami dalších, byla tato pomůcka užitečná, na druhé straně se přidáním dalších čar diagram zahustil a seznam stanic s odkazy spotřeboval mnoho prostoru.

Poslední vydání diagramu s Beckovým podpisem v levém dolním rohu pochází z března 1960. Spolupráce London Underground s Beckem skončila bez vděku či poděkování: prostě se v dubnu 1960 objevil nový design podepsaný Haroldem F. Hutchinsonem, až na jednu výjimku (použití černého textu a minusek u běžných stanic) ve všech směrech méně kvalitní než předešlé verze. Beck si během dlouhých 27 let vytvořil k diagramu osobní vztah, bylo to zkrátka „jeho dítě". Nikdy neustal v práci na jeho zdokonalení a – co je velmi důležité – bránil jej proti nepoučeným, škodlivým návrhům na změny. To mu však vyneslo nálepku „nevstřícného" člověka a po generační obměně vedení společnosti, kdy byly osobní vazby zpřetrhány a ústní ujednání zapomenuta, byl Beck prostě od dalšího vlivu na svůj vlastní diagram odstaven.

Hutchinsonův pohoršlivý design přepracoval Paul E. Garbutt, který se pojetím vrátil k raným Beckovým variantám z 30. let – opustil převážně pravoúhlé uspořádání tras a neváhal opět hojně využít diagonálních tahů. Garbutt také navrhl černé orámování kroužků přestupních stanic propojených bílou linkou – systém, který přetrvává dodnes.

Beck nepřestával bojovat o obnovení kontraktu a hlavně neustal v práci. V roce 1964 vypracoval návrh přidávající nově plánovanou Victoria Line (bez jediného příslibu na jeho realizaci). Za základ mu posloužil Garbuttův design z roku 1962, přesto však Beck opět prokázal svůj talent a navrhl možná nejelegantnější verzi diagramu: Victoria Line v ní „majestátně" v úhlopříčném směru protíná ostatní trasy a jedním tahem tak dokazuje užitečnost a smysl nové trasy pro cestující. Je krutou ironií, že tento Beckův mistrovský kousek nebyl nikdy uveden v život a že autor diagramu byl zbaven příležitosti začlenit do svého výtvoru jedinou skutečně novou trasu vystavěnou od okamžiku, kdy nakreslil první skicu.

**schéma a jeho význam** Harry C. Beck, ačkoliv sám nebyl výtvarník v pravém slova smyslu, vytvořil jeden ze základních kamenů informačního designu. Stál zcela mimo veškeré výtvarné skupiny a není známo, že by se angažoval v teoretických diskusích v odborném tisku – diagram tak lze považovat za výplod jedinečně obdařeného ducha, ve kterém se kongeniálně spojily

work was MacDonald Gill[1] (1884–1947) and Fred H. Stingemore (1891–1954). The first chiefly contributed to the removal of all geographical details—unfortunately these free spaces were filled up with the calligraphic names of the individual stations. Although his maps were visually attractive they still remained relatively unclear and looked better as wall decoration than as reference aids. It was F. H. Stingemore who created a far more practical design: apart from producing thousands of photographs, many posters and illustrations for the company magazine, between 1925 and 1933 he also created a series of freely distributed pocket maps. Stingemore not only removed all the geographical details, but by taking a realistic approach he drew the structure of the lines: he moved the outer suburban stations closer into the crowded centre thereby making the map much clearer. However at the beginning of the 1930s it became obvious that this approach did not meet the requirements of presenting the developing transport system of the London Underground.

**The Underground as an electric chart** "You'd better sit down: I am going to give you a shock. We're going to print it!" These were the words of welcome uttered by Mr. Patmore, head of Publicity department, to Harry C. Beck (1903–1974), who in his memoirs described this moment: "Thus this was, and only, as I believe, through my pertinacity, that the London underground diagram was born"[2] The word diagram is of key importance here: Beck had not drawn a map, but a chart totally devoid of topographical reality. "I tried to imagine that I was using a convex lens or mirror, so as to present the central area on a larger scale. This, I thought, would give a needed clarity to interchange information."[3] He used the Central London Railways line as a horizontal axis to which all the other lines would converge while all the strokes on the diagram go vertically, horizontally or diagonally. The line stations were placed at regular distance intervals from each other. There is no real geographic object on the chart except for the River Thames. The texts are in the typeset capitals of Johnston's Grotesque, typographical constants that neither Beck nor his successors abandoned.

Henry C. Beck had been in the employment of the Underground Group as a draughtsman since 1925. As a "temporary" employee he was hired and dismissed as required. He drew his first sketch of the diagram in an exercise book in 1931 and when he was convinced that the chart could work in principle, he produced a presentation drawing. He showed it to his colleagues including F. H. Stingemore and they persuaded him not to hesitate, but present the design to the company's publicity department.[4] To Beck's surprise and disappointment the design was rejected as being too revolutionary. A year later in 1932 he tried to present the design again and this time he was successful. The pocket map was printed in January 1933 in a print-run of an unbelievable 750 000 copies[5] which, given the radical concept, was an amazing figure. It is interesting that the initially apprehensive publicity department suddenly did not linger as much but took the risk. The immediate reprint of one hundred thousand copies a month later proved that the public had warmly received the diagram. The surprising popularity among the lay public of such an abstract chart may be explained by man's desire for order and security: the simplified chart suddenly depicted a lively and chaotic metropolis by only several simple lines, with the aid of which it became easy to find any route.

It was not only the printers who soon exploited the success of the diagram by printing even large-scale versions in decent thousand copy print runs, but even the newly established London Passenger Transport Board (LPTB), which had just taken over the management of all public transport in London, could not wish for a better emblem for its own inauguration. So the only person who did not benefit from the success of the diagram was its author—being paid the sum of £ 5.25 could barely be considered adequate remuneration. Moreover Beck transferred the copyright to the LPTB in exchange for a promise that he would make all the adjustments to the diagram himself or at least supervise these; however this was only a verbal agreement made at a meeting of the LPTB in November 1937, which later turned out not to be worthwhile for Beck.

**Development of Beck's diagram** Although the design of the diagram was already highly successful and almost perfect after it was first printed, it did not escape adjustment and "improvement". So in its second edition somebody added a rose sign bluntly pointing northwards—an element that contradicts the logic of the concept for why should a schematically and topographically unrealistic diagram bear a north pointer? Of course a much worse requirement was that made by Lord Ashfield, the chairman of the LPTB at the time, to insert the names of the interchange stations in the "bullseye" (Underground's logo). Fortunately Beck managed to tactically reject this requirement. Nevertheless those editions of the diagram printed between 1935 and 1937 have the interchange names in rhombuses, which not only look unattractive but also are totally impractical—the long names of the major stations are set in far smaller type than the names of the other stations. Experiments with the interchange stations also resulted in an alternative of interlinking circles and in 1946 a version appeared with a white interconnecting line.[6]

At the beginning of the 1940s Beck removed most of the diagonal strokes and continuously searched for the best colour depiction for each line. The colour codification of the lines as the years progressed experienced the most fundamental changes caused by the increase in the lines themselves and Beck's obsession of improving and clarifying the appearance of the diagram; the observations made by the company's management also had a significant effect because the colours of the lines were also a "political" decision to a certain extent. The colour definition, as we know it today, arises from Beck's later adjustments designed at the end

↓ **Detail jedné z nejkomplikovanějších částí diagramu v průběhu let. Kromě vývoje značení přestupních stanic je patrná i proměna zobrazení řeky Temže. Na současné mapě již není vyznačeno eskalátorové propojení stanic Bank – Monument. Za povšimnutí stojí i vývoj barevného značení jednotlivých tras.** A detail of one of the most complicated parts of the diagram over a course of the years. Apart from the development of the signs marking the change stations, the transformation is apparent of the way the River Thames is depicted. The present map no longer marks the escalator link between the Bank and Monument stations. The development of the coloured marking of the individual lines is also worth notice.

1937

1940

1954

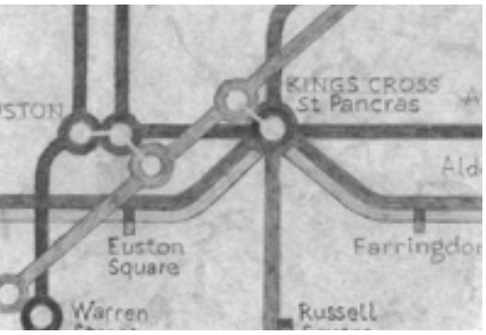
1964

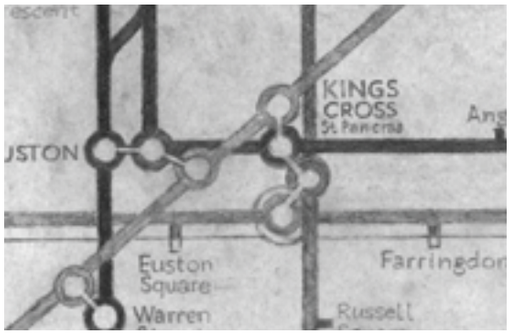
2004

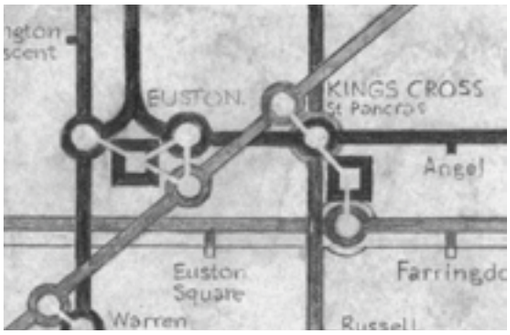
↑ **Verze z roku 1946 je ozdobena přebujelým artistním orámováním a ztučnělé linie nepůsobí nikterak elegantně, přesto zde stojí za povšimnutí, že Beck poprvé využívá bílé spojnice mezi přestupy.** The 1946 version is decorated by luxuriant artistic frame and the bold lines do not appear at all elegant, but in spite of this, it is worth noticing that Beck used white connecting lines between the interchanges.

← **Jeden z nejhorších designů diagramu, který byl Beckovi vnucen nadřízenými. Jména přestupních stanic v gigantických kosočtvercích a linie tras ztučnělé, aby do nich bylo možno vepsat název.** One of the worst diagram designs forced upon Beck by his superiors. The names of the interchanges were in gigantic rhombuses and lines were in bold so the names could be written into them.

↓ **Beckovy skici z roku 1961 dokazují – kromě nesmírného zápalu pro věc samu – i jeho řemeslnou zručnost a připomínají, že všechny návrhy diagramu byly vytvářeny ručně, což je v době počítačového zpracování grafiky snadno opomenutelná skutečnost.** Beck's 1961 sketches show—besides the immense enthusiasm for the work itself—his craftsman's skill and are a reminder of the fact that all the diagram designs were created by hand, which, in this day and age of computerised graphic design, is an easily forgotten fact.



## PRINCIPY BECKOVA DIAGRAMU LONDON UNDERGROUND

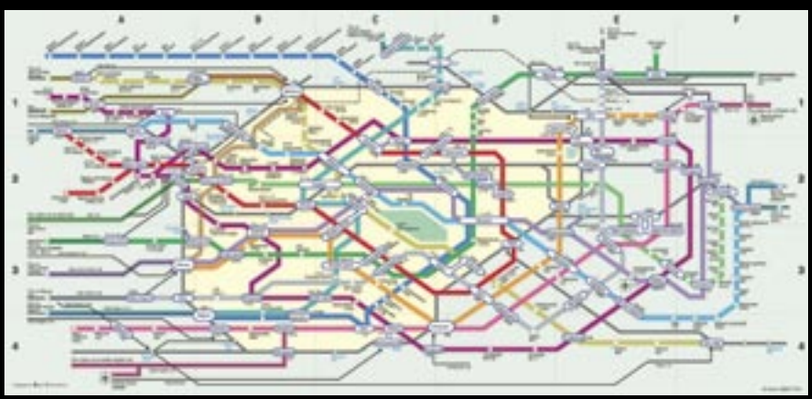
## PRINCIPLES OF BECK'S DIAGRAM OF THE LONDON UNDERGROUND

1 ○ důsledné odtržení od topografické reality / Consistently devoid of topographical reality
2 ○ vynechání povrchových detailů (s výjimkou Temže) / Removal of su rface details (with the exception of the Thames)
3 ○ použití vertikál, diagonál a horizontál / Use of the vertical, diagonal and horizontal
4 ○ výrazná a systematická barevná kodifikace linií / Distinctive and systematic colour codification of lines
5 ○ čitelná a jednoduchá typografie (Johnston Sans) / Legible and simple typography (Johnston Sans)

↑ **Poslední prezentační skica od H. C. Becka (1964), na které zcela přirozeně akceptoval Garbuttova vylepšení (označení přestupů, názvy v minuskách, návrat k diagonálním tahům) a dokázal design dále zdokonalit: nově otevřená Victoria Line v jedné hrdé přímce protíná centrální část, působí zcela přirozeně a současně na sebe i jasně upozorňuje.** H. C. Beck's last presentation sketch produced in 1964, for which he fully and naturally accepted Garbutt's improvement (marking the interchanges, names in small letters, a return to diagonal strokes) and managed to further perfect the design: the newly opened Victoria Line in one proud line cuts through the central section, appears totally natural but simultaneously clearly draws attention it itself.

↖ Madrid
↑ Řím / Roma
↗ Paříž / Paris
← New York
↙ Tokyo
↘ Washington
↘↘ Moskva / Moscow

**Mapy některých světových metropolí založené na Beckových principech. Snad pouze s výjimkou mapy New York Subway od Massima Vignelliho (1972) nedosahuje žádná z ukázek výtvarné kvality originálu. (scan Vignelliho mapy poskytl Robert Schwandl – www.urbanrail.net, ostatní ukázky pocházejí z webových stránek příslušných společností)** Maps of some world capitals based on Beck's rules. Perhaps with the exception of the map of the New York Subway by Masimo Vignelli (1972), none of the other examples achieves the creative quality of the original. (Robert Schwandl provided the scan of Vigneli's map, while the other examples have been downloaded from the websites of the relevant companies)



přirozený výtvarný talent, racionální uvažování, nezměrná píle a zaujetí pro věc spolu s řemeslnou dovedností. Respekt, který mu práce pro London Underground přinesla, nakonec Beckovi v roce 1947 zajistil stálé učitelské místo na London School of Printing and the Graphic Arts, kde vyučoval typografii, teorii barev a kreslení. Zemřel v roce 1974, ve věku 71 let.
I když lze jasně stanovit principy, podle kterých Beck při vytváření diagramu postupoval, existuje v jeho práci i „něco“ navíc, co mu dodává na jedinečnosti. Pohledem na diagramy dopravních systémů jiných metropolí, které byly Beckovým přístupem bezesporu ovlivněny, zjistíme, že prosté zopakování postupu nemusí samo o sobě přinést ani vzhledný, ani přehledný výsledek.
V postmoderní éře **fin-de-siècle** 20. století vstoupil diagram London Underground také do nových sfér: stal se komerčním lákadlem na turistických suvenýrech i předmětem zájmu „vážného“ umění, jak dokazuje litografické parafráze The Great Bear (1992) od Simona Pattersona: obraz přesně reprodukuje mapu londýnského metra, jen názvy stanic jsou nahrazeny jmény všeobecně známých osobností – filozofů, herců, zpěváků, sportovců, výtvarníků i diktátorů.
Diagram je každoročně tištěn v desítkách milionů kopií, což z něj spolu s faktem, že je nepřetržitě používán přes 70 let, činí jeden z vizuálně nejznámějších výtvorů grafického designu v historii.✖

**doporučená literatura / further reading**

Zájemcům o hlubší pohled na dané téma doporučuje autor knihy **No Need To Ask!** od **Davida Leboffa** a **Tim Demuth** a **Mr Beck's Underground Map** od **Kena Garlanda**, které sloužily jako výchozí materiál tohoto textu.
For those interested in a more profound look at the subject in question, the author recommends the books **No Need To Ask!** By **David Leboff** and **Tim Demuth**, and **Mr Beck's Underground Map** by **Ken Garland**, which he used as initial material for this text.

**poznámky / notes**

1 **Mladší bratr Erica Gilla, vyučil se kaligrafii u Edwarda Johnstona a později se oženil s jeho dcerou.** Eric Gill's younger brother, who studied calligraphy under Edward Johnston and later married his daughter.
2 **Ken Garland: Mr Beck's Underground Map, Capital Transport 1994.** Ken Garland: **Mr Beck's Underground Map**, Capital Transport 1994.
3 **tamtéž** / Ibid
4 **The Publicity Department**
5 **Informace o testovacím tisku v nákladu 500 kusů, hojně uváděné v různé literatuře, se Kenu Garlandovi podle dostupných archivů nepodařilo potvrdit.** Ken Garland was unable to confirm the information on the trial print-run of 500 copies, mentioned a lot in various literature, from the archives available
6 **Nejedná se Beckův vynález, jak ukazuje Garland: podobný prvek obsahovala mapa neznámého autora již v roce 1909.** This does not concern Beck's invention as Ken Garland shows the map already contained a similar element in 1909.

of the 1950s. (It must be pointed out that with regard to the development of the colour scheme, there were virtually no proper studies at the beginning of the 1930s engaged in the theoretical level of colour perception; therefore Beck had to be guided more by instinct than scientific approach. Consideration must also be given to the development of printed technology that today allows designers, under acceptable productions costs, to make use of a broad and well-definable range of colours.)
In the second half of the 1950s Beck added a grid to the diagram to make it easier to find the stations. On the one hand this aid was useful for those passengers looking for one particular station among hundreds of others, but on the other further lines added to the diagram crowded it and the list of stations with references took up a lot of space.
The last edition of a diagram with Beck's signature in the bottom left hand corner dates back to March 1960. Cooperation between the London Underground and Beck ended ungratefully with no word of thanks: in April 1960 a new design appeared signed by F. H. Hutchison which, with one exception of the use of black text and small letters for the regular stations, was otherwise of lesser quality than the previous versions. After 27 long years Beck had built up a personal relationship with regard to the diagram, in short it was "his child". He never stopped working to perfect it and what is very important is that he protected it against uninformed, harmful proposals for change in the design. However this caused him to be labelled a "noncompliant" person and once a new generation of company management emerged with personal ties broken and verbal arrangements forgotten, Beck was simply removed from the position where he could no longer have any further influence over his own diagram.
Hutchison's unseemly design was reworked by Paul E. Garbutt in 1962, who returned to the concept of Beck's early alternatives of the 1930s by abandoning the mostly right-angled structure of the lines and did not hesitate to make abundant use again of diagonal strokes. Garbutt also designed the black framed circles of the interchange stations linked to a while line—a system that has remained to this day.
Beck did not stop fighting to renew his contract and what is more important he did not stop with his work. In 1964 he came up with a design adding the newly planned Victoria Line (without a single promise that it would be used). He used Garbutt's design as the basis, but in spite of this, Beck again proved his talent and probably designed the most elegant version of the diagram: In it the Victoria Line "majestically" cuts through the other lines diagonally and in one stroke it shows the meaningfulness and sense of this new line for passengers. It is a cruel irony that this Beck masterpiece was never implemented and the author of the diagram was refused the opportunity to incorporate into his creation the only newly built line from the time he had drawn his very first sketch.

**The diagram and its importance** Although he was never an artist in the true sense of the word, Harry C. Beck created one of the foundation stones of information design. He stood well apart from any visual art group and there is no knowledge of his involvement in any theoretical discussion in the professional press, hence the diagram can be regarded as the figment of a uniquely talented spirit in which visual artistic talent, rational thinking, immense diligence and passion for a thing were congenially combined with craft skills. The respect for the work produced for the London Underground finally brought Beck a temporary teaching post in 1947 at the London School of Printing and the Graphic Arts where he taught typography, theory of colour and drawing. He died in 1974 at the age of 71.
Although the principles can be clearly defined by the way in which Beck proceeded to create the diagram, there is still "something" more in his work that adds to its uniqueness, although the principles can be clearly defined by which Beck proceeded to create the diagram, his work contains more of "something" that adds to its uniqueness. When looking at diagrams of the transport systems of other cities that were undoubtedly influenced by Beck's approach, it can be seen that the simple repetition of a procedure need not, in itself, bring an attractive or clear result.
In the post-modern era of the **fin-de-siècle** of the 20th century, the diagram of the London Underground also entered new spheres: it became a commercial tourist souvenir attraction and the object of interest of "serious" art as demonstrated by the lithographic paraphrase called 'The Great Bear' (1992) by Simon Patterson: the picture is a precise reproduction of the map of the London Underground, only the stations names have been replaced by the names of universally famous personalities—philosophers, actors, singers, sportsmen, artists and dictators.
Tens of millions of copies of the diagram are printed every year, which, together with the fact that it has been constantly used for over 70 years, makes it one of the most visually famous creations of graphic design in history.✖

**images** ® © Transport for London — Reproduced with kind permission of London's Transport Museum

↑ **Vůbec první schéma tratě Moskevského metra z roku 1935 nese celkem jasnou pečeť progresivního designu své doby. Bohužel, poprvé a naposledy (scan poskytl Artemij Lebeděv – www.metro.ru)** The first ever chart of the Moscow Metro track of 1935 bears a clear stamp of the progressive design of its time. Unfortunately for the first and the last time (Artemy Lebediev provided the scan—www.metro.ru)

# JOHNSTON SANS

souvislosti

→ Johnston definoval „základní formy“ jako „nezbytné části, (které) sestavují kostru nebo strukturální plán abecedy.“ Writing & Illuminating & Lettering, obr. 142. Johnston defined ‘Essential Forms’ as ‘the necessary parts [which] constitute the skeleton or structural plan of an alphabet.’ Writing & Illuminating & Lettering, figs 142.

TYPO.TIP: **Nimbus Sans** Novus (regular, medium, **semibold**, **heavy**) URW++ →

**text** Justin Howes
**translation** Linda Kudrnovská

U Edward Johnston se narodil skotským rodičům v roce 1872 a do Londýna přišel rok po smrti Williama Morrise, roku 1897. O dva roky později začal – ovlivněn hnutím Umění a řemesel – vyučovat knižní výzdobu na nově otevřené Ústřední škole umění a řemesel. Tehdy osmnáctiletý student prvního ročníku Noel Rooke na první setkání s ním vzpomínal takto: „Na první pohled se zdál být apatický, jako by z něj vyprchala všechna životní energie, jen ruce ho prozrazovaly. Byly to ruce talentovaného, schopného a citlivého člověka. Potom Johnston promluvil. Vitalita a svěžest jeho myšlenek zapůsobila na posluchače jako šok a přinesla jim nečekané potěšení.“ Když dnes studujeme dochované poznámky[1] k Johnstonově vůbec první přednášce, zdá se, že to byl právě jeho modernismus, který na posluchače tak zapůsobil. Vyjádřil se jasně o potřebě změny, o potřebě „tvořit moderní díla“.

Dalším studentem prvních Johnstonových seminářů byl typograf a knihař Thomas James Cobden-Sanderson, který na jednu z vyučovacích hodin přivedl i své děti. Když společně sledovali Johnstona při práci, Cobden-Sanderson svým obvyklým podivínským způsobem – s velkými rozpaky ze strany svého syna, který jej šeptem napomínal, aby mlčel – poznamenal: „Je to jako sledovat nějakého podivného ptáka.“

Mezi Johnstonovy studenty patřili ve Velké Británii i Eric Gill a Harold Curwen, Němka Anna Simons nebo Američan E. F. Detterer. Jeho přednášky znovu oživily zájem o kaligrafii a položily základ dnes už klasické učebnici **Writing & Illuminating & Lettering**, která vychází pravidelně od roku 1906. Dnes už je zřejmé, že Johnston kladl příliš velký důraz na monumentální římské písmo a snažil se dokázat jeho význam v době, kdy se poslední pozůstatky anglické písmomalířské tradice rychle vytrácely. Podobné nápisy vyvedené třeba na plachtě nákladního vozu mohli vidět ještě někdy kolem roku 1906 Johnston, Gill a Noel Rooke, když po přednášce vyšli z Ústřední školy umění a řemesel. Neuplynula ani dvě desetiletí od okamžiku, kdy Gill poznamenal: „Přál bych si, abych mohl takové písmo sám psát!“, a tradiční ručně psané nápisy byly v období nastupující industriální společnosti zcela nahrazeny nápisy standardizovanými. (Ještě dnes najdeme v londýnském metru některé skvělé nápisy, které jsou starší než Johnston.)

S výukou na Ústřední škole umění a řemesel skončil Johnston v roce 1912, protože nesouhlasil s důrazem, jaký kladly vzdělávací autority na poplatky studentů. Zůstal však s kolegy ze školy v úzkém kontaktu a na konci roku 1912 se společně s F. Ernestem Jacksonem a J. H. Masonem stal prvním

↑ **Edwardu Johnstonovi bylo 18. prosince roku 1902 třicet let. Fotograf ho zachytil v pracovně na Lincoln's Inn Fields s kocourem Higginsem, pojmenovaným podle populární značky tuše.** Edward Johnston was thirty when, a few days before Christmas 1902, on 18 December, he was photographed in his rooms at Lincoln's Inn Fields with 'Higgins', his cat, named after a popular brand of Indian ink.

↑ **Johnstonova kaligrafie, rok 1909. Toto písmo mělo ovlivnit design minusek písma Johnston Sans, zvláště písmen ‚a‘ , ‚l‘ a ‚t‘. Reprodukováno z Johnstonova portfolia v Manuscript & Inscription Letters, vydaného Johnem Hoggem v roce 1909.** Johnston's 'foundational hand', 1909. This script was to influence the design of the lower-case Johnston Sans, particularly letters such as 'a', 'l', and 't'. Reproduced from Johnston's portfolio of "Manuscript & Inscription Letters", published by John Hogg in 1909.

↓ **Reklama pro společnost Sun Engraving, rok 1929. Johnstonova téměř poslední zakázka pro Gerarda Meynella, který nacházel, jak se zdá, zvláštní zalíbení v jeho dekorativních rámečcích kreslených perem. Tato reklama se objevila ve zvláštním, „tiskařském“ vydání Timesů.** Advertisement for the Sun Engraving Company, 1929. Almost Johnston's last commission from Gerard Meynell, who seems to have had a special liking for his decorative pen-written borders, this advertisement appeared in a Special Printing Number of The Times.

editorem časopisu **Imprint**, který byl v tiskárně Westminster Press Gerarda Meynella tištěn písmem speciálně navrženým pro tuto příležitost společností Monotype Corporation. Úvodní číslo časopisu představil W. R. Lethaby slovy: **„Každé umělecké dílo sděluje, že bylo stvořeno lidskou bytostí pro jinou lidskou bytost.“**

Válka dala vzniknout významným příležitostem pro řemeslníky Johnstonovy generace; vlastně díky ní se mohli podílet na designérských projektech dotovaných z oficiálních zdrojů. Vláda se tak – velmi rychle a v podstatě aniž věděla jak – stala patronem umění a řemesel. Na počátku roku 1915 se Johnston, Gill a Meynell setkali „při řešení Johnstonova návrhu jednolibrové bankovky“.[2] Toto řešení bylo reakcí na design bankovky (známé jako Bradbury), který nechala vytvořit Národní banka. Mnozí umělci a typografové měli tehdy pocit, že by se s návrhem vypořádali lépe, a podávali náměty na její vylepšení. Návrh skupiny kolem Johnstona sestával z ryteckého portrétu Jiřího V., který vytvořil Gill, a z Johnstonovy typografie. Edward Hunter ze Sun Engraving Company narychlo vytvořil několik výtisků a neúspěšně se je pokusil propašovat do Národní banky.

Byl to typický příběh: Gill, Johnston a Meynell, nadšeni pro potírání nekvalitního designu ve veřejné sféře, začali horečně měnit vizuální stránku světa. Jejich nadšení zastávala i Společnost pro design a průmysl, založená roku 1915; je vynikajícím příkladem toho, oč všechny nově vytvořené asociace v této oblasti usilovaly. Návrh jednolibrové bankovky, ustanovení Společnosti pro design a průmysl a objednávka na písmo Johnston Sans se časově shodují.

Johnston Sans bylo první písmo, které vůdčí představitel hnutí Umění a řemesel vytvořil spíše pro běžného diváka[3] než pro bohatého sběratele knih. Tento fakt také potvrdil argument, že Hnutí umění a řemesel mělo „dát krásu výrobě a úpravě běžných věcí, které denně vidíme a používáme“[4]. I sám Johnston si prý někdy představoval, jak jeho studenti říkají: **„V Londýně rádi žijeme jen díky písmům pana Johnstona.“**[5]

Reklamní ředitel Londýnských elektrických drah Frank Pick byl předním představitelem Společnost pro design a průmysl. Přestože se díky Gerardu Meynellovi s Johnstonem

**↑ První skica Johnston Sans, asi19. prosince 1915. O první (dnes ztracené) skice vytvořené pro Picka je známo, že sestávala z verzálek O, B, D, E, U a N vysokých 5 cm. Ojedinělý dochovaný dopis z Pierpont Morgan Library ukazuje, že Johnston v tomto stádiu ještě uvažoval o písmu s nepatrnými patkami, podobném Gillovu grotesku.**

A first sketch for Johnston Sans, c. 19 December 1915. Johnston's first sketch for Pick, now lost, is known to have been of the capitals O B D E U and N at 2 inches high. A solitary surviving letter in the Pierpont Morgan Library shows that at this stage he was still thinking in terms of a 'petit-serif' letter similar to Gill's 'Block Letter'.

## JOHNSTON SANS: A CONTEXT

Born in 1872 of Scottish ancestry, Edward Johnston came to London in 1897, a year after William Morris's death. He came under the influence of the Arts and Crafts movement and started teaching "Illumination" at the recently formed Central School of Arts and Crafts. Noel Rooke, then 18, was in that first class and left a vivid account of it: **"At first sight of him, although his hands could be seen to be capable, sensitive and strong, the general impression was one of lassitude, of physical strength drained right out. Then he spoke. The clearness and vigour of his mind came as a shock, a delight."** Looking back today at the surviving notes[1] of what he said in this very first class, it is Johnston's modernism that comes as a shock: he was explicit about the need to innovate, wanting to "create modern work".

Another student in Johnston's early classes was the printer and bookbinder Thomas James Cobden-Sanderson, who one evening brought his children along. Watching Johnston write, Cobden-Sanderson said, in a characteristically whimsical way, **"It is like watching some strange bird"**, to the embarrassment of his son, who said in a loud whisper, **"Don't, daddy, don't!"**. Other students included Eric Gill and Harold Curwen in Britain, Anna Simons in Germany, and E. F. Detterer in the United States.

The classes laid the foundation for a revival of formal writing, and created the basis for the classic textbook **Writing & Illuminating, & Lettering**, first published in 1906 and in print ever since. In retrospect we can perhaps see that Johnston over-emphasised the Trajan letter, legitimising its ascendancy at a time when the last vestiges of the English vernacular tradition in sign writing and lettering were fast disappearing. Such perhaps were the letters seen by Johnston and Eric Gill when, accompanied by Noel Rooke, they "emerged from the Central School" after a day's teaching around 1906, to see a railway van with really good block letters painted on its tarpaulin. Within two decades of Gill having remarked "I wish I could do that!", these traditional letters had been almost entirely wiped out, their freedom replaced, in an age of industrial standardisation, by letters whose structure could be explained in a blueprint. (Even today, some of the most delightful letters to be seen on London's underground predate Johnston.)

Johnston gave up his class at the Central School in 1912, prompted by the education authority's emphasis on student assessment. He remained in close contact with colleagues at the Central, and at the end of 1912 joined F. Ernest Jackson and J. H. Mason as one of the editors of the **Imprint** magazine, the first issue of which was introduced by W. R. Lethaby with the words **"Every work of art shows that it was made by a human being for a human being."** The **Imprint** was printed at Gerard Meynell's Westminster Press, in a typeface specially cut for the project by the Monotype Corporation.

The Great War created remarkable opportunities for the craftsmen of Johnston's generation to become involved in officially-sponsored design projects: quite suddenly and possibly without knowing what it had done, the Government became the major patron of the arts and crafts. Early in 1915 Johnston, Gill and Meynell met to discuss the "engraving of E. J.'s design for new £1 notes"[2], responding to the Treasury's own design of the £1 note now known as a "Bradbury". Several designers had felt they could do better and submitted proposals for an improved design. For their part, Gill engraved a portrait head of George V, Johnston did the lettering, and Edward Hunter of the Sun Engraving Company ran off some proofs in an unsuccessful attempt to infiltrate the Treasury with their own design.

This was a characteristic episode: Gill, Johnston and Meynell, fired by their sense of affront at poor design in public places, by very much the sort of stance that the Design and Industries Association (DIA), founded in 1915, adopted, all busily redesigning the world. The £1 note design, the formation of the DIA and the commission for Johnston Sans coincide exactly; and the latter is a perfect instance of all that the new association stood for.

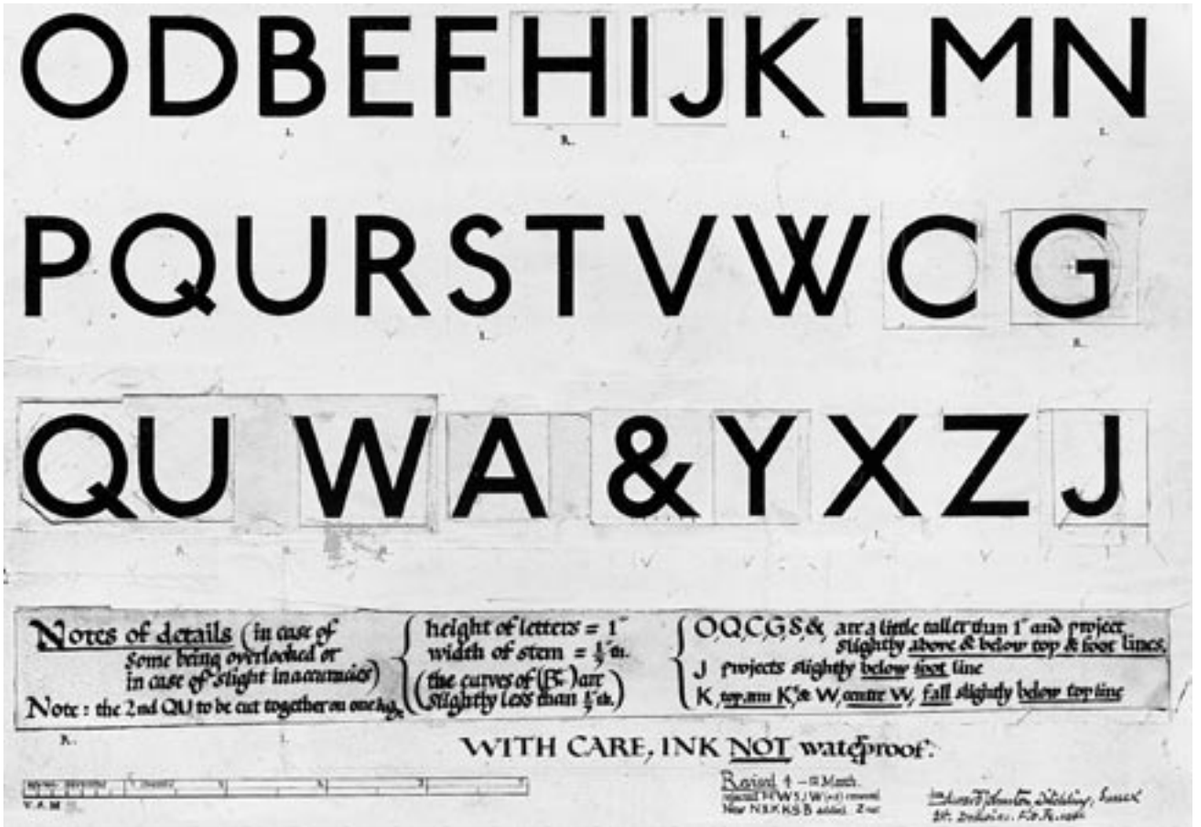
Johnston Sans was the first typeface to be designed by a leading Arts and Crafts practitioner for an audience of ordinary men and women[3] rather than for the wealthy book collector. It reinforced the argument that the Arts and Crafts movement was "to give comeliness to the fashioning and decoration of the common things which we see and use daily".[4] Even Johnston allowed himself to imagine his students saying **"London is made a town fit for us to live in by Mr Johnston's letters"**.[5]

Frank Pick, advertising manager of the London Electric Railway, was prominent in the Design and Industries Association. Although he had met Johnston in 1913, through Gerard Meynell, the discussion they had then of the need for a typeface that would "belong unmistakably to the times in which we lived"[6] and have "the bold simplicity of the authentic lettering of the best periods and yet belong unmistakably to the XX century"[7] had not borne fruit. Pick had carried out several experiments, in which "certain letters of the alphabet were condensed and certain letters were expanded"[8]—a method which sounds like a sure-fire recipe for disaster! The surprise is that he did not settle for a Trajan letter which, under the influence of Johnston's teaching, had come to enjoy something of a monopoly for public inscriptions. He had admired Eric Gill's painted lettering of 1904 onwards for **Messrs W. H. Smith & Sons**, but held reservations about the use of Trajan letters on flat surfaces: **"Gill's letters were modelled on those of the monumental masons of Ancient Rome, on letters designed as incised letters cut into a slab of stone; they were meant to be read with the bright Italian sunlight caught in the sharp groove of the strokes, set against a line of dark shadow. In the W. H. Smith & Sons shop fronts these letters were written out in paint on a flat surface and it was impossible that such an adaptation should be altogether satisfactory."**[9]

The fascias of W. H. Smith & Sons' bookstalls already featured in many Underground stations. This made it difficult for Pick to use the same style since he was anxious to avoid confusion between official notices and advertising.

Pick started from the premise that station names set in the new type must be read quickly and easily by passengers sitting in a train. This led him to specify that "each letter in the alphabet must be a strong and unmistakable symbol with a high degree of individuality".[10] Johnston, always interested in the mechanics of readability, followed him here, although the convention in type design (particularly of text types) tends towards the opposite of this: far from being too individual, each letter is designed to harmonize with its neighbour. That Johnston Sans lacks conventional harmony can perhaps be ascribed to this idea of making each letter "a strong and unmistakable symbol". Innovations such as Johnston's looped lower-case l were to cause eyebrows to be raised in the days before this practical way of avoiding confusion between the l, i and I became more widespread. Joseph Thorp, a pioneer in the printing revival, thought it showed "that even the great ones nod occasionally".

Take, for instance, Mr. Edward Johnston, and the admirable sans-serif letters designed by him. His lower case 'l' has the same hockey-stick hook as the 't'. The unexpected difference of spacing would make, for instance, the word „roller“ too similar in outline to the word "rotter" for swift recognition. The hook is no doubt added in the interests of pleasantness in use. I suggest that it sins, venially at least, against fitness for purpose.[11]



**← Dokončený návrh verzálek písma Johnston Sans, červen 1916. Johnstonovy návrhy byly vypracovány na výšku verzálek, přesně 2,5 cm. Victoria & Albert Museum E48–1936.** Finished upper-case design for Johnston Sans, June 1916. Johnston's drawings were made full size with a capital height of exactly 1 inch. Victoria & Albert Museum E48–1936.

**↙ Finální návrh minusek, červenec 1916. Johnstonovy kresby prozrazují, že při kreslení kružnic používal kružítko. Victoria & Albert Museum E47–1936.** Final design for the lower-case, July 1916. Johnston's drawings shows that he has used pencil circles, drawn with compasses, as a guide. Victoria & Albert Museum E47–1936.

seznámil už v roce 1913, nepřinesla jejich debata o potřebě písma, které by jednoznačně „patřilo do doby, v níž právě žijeme“[6] a bylo „výrazné ve své jednoduchosti autentického písmařství nejlepších typografických časů, a přesto neomylně patřilo do 20. století“[7], žádné výsledky. Pick tehdy přišel s několika experimenty, v nichž „některé znaky abecedy byly zúžené a některé rozšířené“[8], tedy s metodou, která zní jako jednoznačně úspěšný návod ke katastrofě! Překvapivě se však nespokojil s monumentálním římským písmem, které bylo pod vlivem Johnstonovy výuky veřejným nápisům jaksi vyhrazeno. Obdivoval Gillovy malované nápisy vznikající od roku 1904 pro firmu **Messrs W. H. Smith & Sons**, ale měl jisté pochybnosti ohledně použití římského písma na rovném povrchu: **„Gillovy litery byly utvářeny stejně jako znaky použité na monumentálním zdivu antického Říma, znaky tesané do kamene. Autor počítal s tím, že čtenáři bude nápis osvětlovat jasné italské slunce zachycené v přesných ostrých tazích, postavených proti temné linii stínů. Na průčelích firmy W. H. Smith & Sons byly však tyto litery napsány barvou na rovném povrchu. Nebylo možné se domnívat, že by takové přizpůsobení mohlo být funkční.“**[9]

Vývěsní štíty knižních stánků firmy W. H. Smith & Sons se tou dobou již objevily v mnoha stanicích metra, což Pickovi znemožňovalo použití téhož písma, protože se obával, aby nedošlo k záměně oficiálního orientačního systému a reklamy. Pick začal svou práci odvíjet od myšlenky, že jména stanic vysazená novým písmem musejí být rychle a jednoduše čitelná pro cestující ve vagónech metra. Tato úvaha ho vedla k závěru, že „každý znak abecedy musí být silným a nezaměnitelným symbolem na vysokém stupni individuality.“[10] Johnston, kterého vždy zajímal mechanismus čitelnosti, s ním v této otázce souhlasil, přestože typografické konvence (hlavně ty, které se týkají konstruování textových písem) mají charakter naprosto odlišný – jednotlivé znaky mají k individualitě velmi daleko, každý znak je naopak navrhován tak, aby tvořil s okolními znaky harmonický celek. Fakt, že Johnston Sans postrádá konvenční harmonii, můžeme nejspíš přičítat snaze vytvořit z každého znaku „silný a nezaměnitelný symbol“. Inovace jako Johnstonovo zahnuté minuskové ‚l‘ způsobovaly povytažená obočí kritiků, dokud se tento praktický způsob, jak zamezit záměně mezi ‚l‘, ‚i‘ a ‚l‘, nerozšířil. Typografický buditel Joseph Thorp se domníval, že Johnstonův návrh dokazuje, že i velikán se může zmýlit: „Vezměme si například bezpatkové písmo pana Edwarda Johnstona. Jeho malé ‚l‘ má stejně hokejkovitý tvar jako ‚t‘. Malý rozdíl v prostrkání může tak například způsobit, že slovo ‚roller‘ se nebude při letmém pohledu lišit od slova ‚rotter‘. Zahnutí je nepochybně přidáno pouze pro potěšení.“[11]

Pick se také domníval, že nová struktura abecedy musí být jasná a otevřená. Vzhledem k tomu, že osvětlení na nástupištích metra je oproti osvětlení uvnitř vagónů nevalné, musí mít znaky co největší nosnou sílu. Musí být přímé a odvážné a musí mít charakter oficiálního nápisu společnosti, pro spěchající lidi nezaměnitelný s reklamními panely obchodníků. Při vzpomínce na Gillovy malované znaky pro firmu W. H. Smith & Sons také jasně prohlásil, že „znaky musejí být speciálně navrženy pro aplikaci na hladký povrch“.[12]

Sám Johnston připoměl, že „základní myšlenkou (kromě požadavku monolineárního grotesku) bylo zkombinovat co největší objem znaku s co největší zřetelností jeho tvaru. Klíčové je malé ‚o‘: je okrouhlé a jeho výška se rovná dvojnásobku délky dolního dotahu (čímž zajišťuje vpodstatě ideální poměr objemu a zřetelnosti). Jeho výška se rovná čtyřnásobku tloušťky tahu a dotah nebo přetah (téměř ideální) je roven trojnásobku, z čehož vyplývá, že výška písmene ‚b‘, ‚d‘ atd. je sedminásobkem tloušťky tahu, a stejně je tomu i u verzálek.“[13]

Johnston, Gill, Meynell a Frank Pick se k diskusi o grotesku sešli poprvé odpoledne 29. října roku 1915. Právě na tomto

Pick also said that the new alphabet’s “structure must be clear and open; since the lighting on the station platform was likely to be less bright than the lighting in the train it must have the greatest possible carrying power. It must be straightforward and manly, with the character of an official railway sign that was not to be mistaken by people in a hurry for a trader’s advertisement”. Recalling an objection to Gill’s painted letters for W. H. Smith & Sons he also specified that “the letters must be specifically designed for printing on a flat surface.”[12]

Johnston himself recalled that “Block letter mono-stroke” had been the only condition: The basic idea (Block letter mono-stroke being the only prescribed condition) was to combine the greatest weight or mass with the greatest clearance of letter shape. The lower case o is the key letter: it is circular and has a counter equal to twice its stem-width (giving approximately ideal mass-and-clearance): its height is 4 stem-widths and the shortest (or approximately ideal) Ascender or Descender projection is 3 stem-widths, giving 7 stem-widths for the b, d etc. and hence for capital ABC height.[13]

Johnston, Gill, Meynell and Frank Pick met in the afternoon of 29 October 1915 and “discussed blockletters” for the first time. It was at this meeting that Pick asked Johnston and Gill to think about working on the new design as a joint project.

Block letters should usually have the proportion (thickness to height) of 1:7. They are often made much too heavy. It may be noted that the thinner a block letter is made the more serif it will need.

These were the proportions used by Johnston. Gill’s assumption that a “block letter” should be monoline echoes Johnston’s comments on the commission. Gill, who was working on the Stations of the Cross at Westminster Cathedral, soon resigned from the job, but must have made a worthwhile contribution since Johnston gave him ten per cent of his fee.

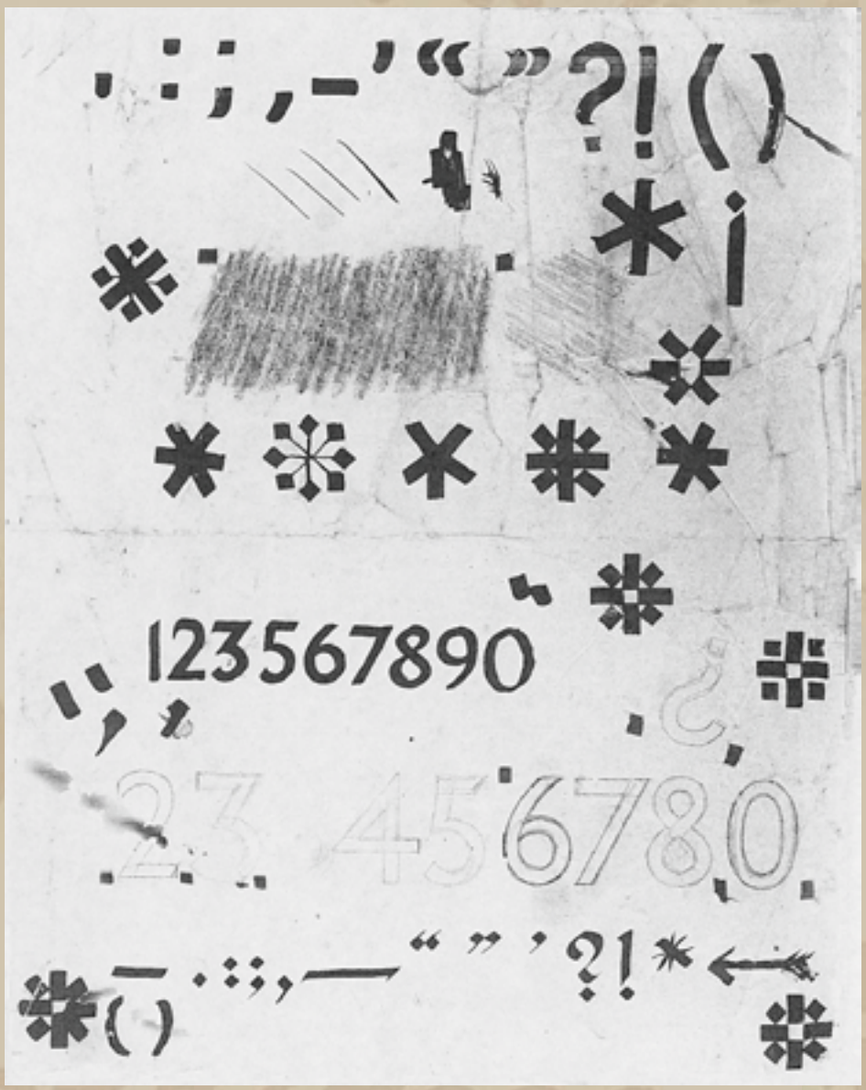
Another friend involved in these early discussions was **Hilary Pepler**, who had been the Johnstons’ neighbour at Hammersmith and joined them in Ditchling in 1915. He had just installed a Stanhope Press[14] and two or three precious founts of **Caslon Old Face type**[15] in the coach-house that had been Gill’s workshop. The upper case of Johnston Sans is, in many respects, almost a monoline sans serif version of Caslon Old Face. This may be because, only a week or so after making his first sketches for the new type, Johnston was helping Pepler set up and print the opening of the Fourth Gospel[16] on the new press, using the two founts of Caslon Old Face Titling. The experience of using printers’ type gave him exactly the right model just when he needed it, a model of distinctive Englishness and irregularity which more practised designers might have shunned. The lower case echoed his “foundational hand”, exactly as Johnston was writing it at this time; an early draft had a wonderfully calligraphic q and letters such as the looped i and l, which owe nothing to typographic tradition, come as a reminder of Cobden-Sanderson’s claim, in 1900, that it “is the function of the Calligrapher to revive and restore the craft of the Printer to its original purity of intention.”

Johnston was hardly involved in the cutting of the type, and later pointed out that he did not know’ how the B. L. Types are made or used. The only information I have is that they were “cut in wood”[17]. His notes on the finished drawing for the upper case call for “the second QU to be cut together on one body”, confirming that Johnston was thinking in terms of wood or metal printing type, but it remains surprising that he showed so little interest in the technical processes that are (literally) the making of a successful type. Nor was Pick, his client, any better informed. Only one letter from Pick to Johnston survives, dated 13 June 1916. It thanks him for the “completed alphabet”, and ends **“I will now try to find someone to cut this first alphabet up.”**[18]

In 1931, when the British Institute of Industrial Art reported on **The Art of Lettering and its use in divers crafts and trades**, the London Electric Railways were commended for having “brought fine lettering into everyday life”.[19] The democracy of good design was frequently cited by Johnston’s contemporaries, few of whom remarked on the paradox of Johnston Sans being as jealously guarded as any of the private press typefaces. It is a particular pleasure to welcome its final democratisation in the forms of ITC Johnston Sans designed by Dave Farey and Richard Dawson. ✖



↓ **Westminster Station kolem roku 1902. Neuměle namalované nápisy, tradiční, ale nijak zvlášť elegantní. London’s Transport Museum.** Westminster Station, c.1902. Crudely-painted letterforms in a tradition which is at least vigorous, even if not particularly elegant. London’s Transport Museum.




↑ **Návrh interpunkce a čísel, rok 1916. Nakresleno na zadn ̈ě dopisu. Pierpont Morgan Library.** Designs for punctuation and numerals, 1916. Written on the back of a letter. Pierpont Morgan Library.

↓ **Úvod ke Čtvrtému evangeliu, 1916. Zkušební tisk z první formy vysázený a vytištěný Hilary Peplerem a Edwardem Johnstonem v budoucím St Dominic's Press. Je použito písmo Caslon Old Face ve třech velikostech: 24 bodové, 48 bodové a 30 bodové titulkové. Newberry Library, Chicago. Opening of the Fourth Gospel, 1916.** A proof from the first forme of type set up and printed by Hilary Pepler and Edward Johnston at what later became the St Dominic's Press. The type used was Caslon Old Face, in three sizes: 24 point and 48 point roman, and 30 point Titling. Newberry Library, Chicago.

IN PRINCIPIO ERAT
VERBUM & VERBUM
ERAT APUD
DEUM,& DEUS ERAT VE
RBUM. HOC ERAT IN
PRINCIPIO APUD DEUM

setkání se Pick zeptal Johnstona a Gilla, zda by byli ochotni přistoupit k novému projektu společně.
„Nový grotesk by měl mít poměr tučnosti k výšce 1:7. Většinou jsou však znaky příliš těžké. Měli bychom vzít v úvahu, že čím je znak tenčí, tím více patek bude potřebovat.“ Tyto poměry prosazoval Johnston a najdeme je – společně s Gillovým názorem, že grotesk by měl být monolineární – v Johnstonových komentářích k zakázce. Gill, který v té době pracoval na Křížové cestě pro Westminsterskou katedrálu, se své práce pro metro brzy vzdal, ale jeho přínos musel být zásadní, vzhledem k tomu, že mu Johnston postoupil deset procent své odměny.
Prvních debat o grotesku pro londýnské metro se od roku 1915 účastnil také Johnstonův soused z Hammersmithu **Hilary Pepler**. To on nainstaloval tiskařský stroj[14] a dvě tři sady písem **Caslon Old Face** v Gillově dílně[15], původně kůlně na kočár. Verzálky písma Johnston Sans jsou v mnoha ohledech téměř monolineární bezpatkovou verzí Caslonu Old Face. Možná je tom u tak i proto, že pouhý týden poté, co Johnston načrtl své první skici k novému písmu, pomáhal Peplerovi sestavit a vytisknout úvod ke čtvrtému evangeliu[16] na jeho novém tiskařském stroji za použití dvou řezů Caslon Old Face. Zkušenost s tímto písmem mu poskytla správný model ve správný čas: model jednoznačné „anglickosti“ a nepravidelnosti, který by zkušenější designéři možná zavrhli. Minusky zase odrážely jeho skutečný rukopis. Jak Johnston ve své době napsal, rané skici měly nádherně kaligrafické ‚q‘ a znaky ‚i‘ a ‚l’nezůstaly nic dlužné typografické tradici a byly připomínkou Cobden-Sandersonova tvrzení z roku 1900, že „úkolem kaligrafa je, aby oživoval a napravoval řemeslo tiskařovo k původní čistotě záměru“.
Johnston se nijak nezajímal o výrobu svého písma a později dokonce zdůrazňoval, že ani neví, „jak litery vznikají a jak se používají; vím jen, že jsou vyryté ze dřeva“[17]. Jediné, čím jeho poznámky k dokončenému návrhu verzálek dokazují, že o výrobě liter přemýšlel, byl požadavek, aby „další QU bylo vyrobeno jako slitek“. Proč se tak málo zajímal o samotný technický postup, tvořící úspěch písma, zůstává záhadou. Ani jeho klient Pick nebyl o procesu výroby písma o nic lépe informován. Dochoval se jediný Pickův dopis Johnstonovi z 13. června 1916. Děkuje mu v něm za „hotové písmo“ a končí slovy: „Teď už jen musím najít někoho, kdo písmo vyrobí.“[18]
Když v roce 1931 Britský umělecko-průmyslový institut informoval o **Umění písma a jeho využití v rozmanitých řemeslech a živnostech**, byl y Londýnské elektrické dráhy pochváleny za svou snahu „přinést umění krásného písma do každodenního života“[19]. Zpřístupnění dobrého designu bylo často zmiňováno Johnstonovými současníky, z nichž někteří upozorňovali na paradox, s jakým byl Johnston Sans žárlivě střežen stejně jako některá z písem používaných soukromými novinovými vydavatelstvími. Je proto zvláštní radostí uvítat konečně zpřístupnění písma pod názvem ITC Johnston Sans a v digitalizaci Dava Fareye a Richarda Dawsona. ✖

**→ Logo londýnského metra, 1919. Finální verze provedená tučnější variantou písma Johnston Sans.** The Underground bullseye, 1919. Final version drawn in a bolder version of Johnston Sans.

**JUSTIN HOWES britský typograf (autor písma ITC Founder’s Caslon ad.), spisovatel a kurátor The Type Museum v Londýně.**
British typographer and type designer (author of ITC Founder’s Caslon etc.), writer and Curator of The Type Museum, London → www.typemuseum.org

**poznámky / notes**

1 **Johnstonova první přednáška je rekonstruována v práci Justina Howese Edward Johnston’s First Class at the Central School on 21 September 1899, Object Lessons: Central Saint Martins Art and Design Archive, Sylvia Backemeyer (ed.) (Londýn, 1996), str. 33–7.** Johnston’s teaching at this first class is reconstructed in Justin Howes, Edward Johnston’s First Class at the Central School on 21 September 1899, in Sylvia Backemeyer (ed.), Object Lessons: Central Saint Martins Art and Design Archive (London, 1996), pp. 33–7.
2 **Z deníku Erica Gilla, říjen 1915. Přepis pořídil Evan R. Gill 14. května 1956.** Eric Gill diary, October 1915, transcript made by Evan R. Gill 14 May 1956.
3 **Písmo Monotype Imprint, konkurent nárokující si prvenství v této oblasti, bylo navrženo typografy firmy Monotype roku 1912. J. H. Mason píše o „společnosti Monotype, která navrhla skvělou modifikaci antikvy pro Imprint“ ve své práci Book Production Notes (London Mercury, leden 1920), str. 359.** Monotype Imprint, the rival claimant to this distinction, was designed in-house by Monotype in 1912. J. H. Mason refers to “the Monotype Company, who designed an excellent modified ‘old style’ type for the Imprint” in his **Book Production Notes**, London Mercury, January 1920, p. 359.
4 **Bernard Newdigate, The Arts and Crafts Exhibition (Imprint č. 2, 17. února 1913), str. 121–4.** Bernard Newdigate, The Arts and Crafts Exhibition, Imprint, no.2, (17 February 1913), pp. 121–4.
5 **Edward Johnston, přepis druhé přednášky na Royal College of Art, 29. září 1930. Crafts Study Centre.** Edward Johnston, transcript of (second) lecture at the Royal College of Art, 29 September 1930. Crafts Study Centre.
6 **Christian Barman, Public Lettering (Journal of the Royal Society of Arts, 18. března 1955), str. 287.** Christian Barman, **Public Lettering**, Journal of the Royal Society of Arts (18 March 1955), p. 287.
7 **Priscilla Johnston, Edward Johnston, str. 199.** Priscilla Johnston, **Edward Johnston**, p. 199.
8 **Ivor Fraser R. G. Stansfieldovi, 16. září 1943.** Fraser to R. G. Stansfield, 16 September 1943.
9 **Christian Barman, The Man Who Built London Transport: a biography of Frank Pick (David & Charles, 1979), str. 43; parafráze přednášky Franka Picka na Leicester School of Art v listopadu 1916.** Christian Barman, **The Man Who Built London Transport: a biography of Frank Pick** (David & Charles, 1979), p. 43, paraphrasing a lecture given by Pick to students at Leicester School of Art in November 1916.
10 Christian Barman, **Public Lettering** (Journal of the Royal Society of Arts, 18. března 1955), str. 289. Christian Barman, **Public Lettering**, Journal of the Royal Society of Arts (18 March 1955), p. 289.
11 Joseph Thorp, **Design in Modern Printing** (Ernest Benn, 1927), str. 50. Joseph Thorp, **Design in Modern Printing** (Ernest Benn, 1927), p. 50.
12 Christian Barman, **The Man Who Built Lond on Transport: a biography of Frank Pick** (David & Charles, 1979), str. 43, str. 43; parafráze přednášky Franka Picka na Leicester School of Art v listopadu 1916. Christian Barman, **The Man Who Built London Transport: a biography of Frank Pick** (David & Charles, 1979), p. 43, paraphrasing Pick’s lecture at Leicester.
13 **Edward Johnston, dopis Harrymu Peachovi, 6. dubna 1934, Crafts Study Centre 2, str. 175–86. Ve skutečnosti má malé písmeno ‚o‘ celkovou výšku cca 4,5 šířky tahu a šířku oka 2,5 šířky tahu. Dotažnice jsou kratší než Johnstonovy, zhruba 2,13 šířky tahu. Nepřesnost v Johnstově dopise pravděpodobně pramení z práce, kterou provedl v roce 1929 na Railway Bold, kde vše řešil v rámci vztahu šířky tahu k výšce písmene. Tato logická vazba byla méně zřejmá u původního návrhu pro Railway.** Edward Johnston, letter to Harry Peach, 6 April 1934, Crafts Study Centre 2.175–86. In fact, the lower-case ‘o’ has a height of approximately 4 1/2 stem widths, with a counter of 2 1/2 stem widths. The ascenders and descenders are shorter than Johnston recalled, at approximately 2 1/8 stem widths. The inaccuracy in Johnston’s letter probably stems from the work he carried out in 1929 on Railway Bold, in which everything is thought out in terms of the relationship of stroke width to letter height; that logical relationship was less evident in the original designs for Railway.
14 **Dokumentováno v publikaci Brocarda Sewella A Check-List of Books, Pamphlets, Broadsheets, Catalogues, Posters, etc. vydané H. D. C. Peplerem v Saint Dominic’s Press (Ditchling Press Ltd, 1979).** Illustrated in Brocard Sewell, **A Check-List of Books, Pamphlets, Broadsheets, Catalogues, Posters, etc.** printed by H. D. C. Pepler at Saint Dominic’s Press (Ditchling Press Ltd, 1979).
15 **Inventář Pear Tree Press Plant, sestavený nejspíše Jamesem Guthriem před Peplerovým příchodem, uvádí základní a kurzivní řez písma Caslon Old Face ve velikostech „English“ (cca 14 bodů), „Great Primer“ (cca 18 bodů) a, „Two-line English“ (28 bodů), titulkový řez ve velikosti „Two-line Great Primer“ (36 bodů).** An inventory of the **Pear Treee Press Plant**, apparently drawn up by James Guthrie just before Pepler’s acquisition, lists his founts of Caslon Old Face roman and italic in the English (approximately 14– point) and Great Primer (approximately 18–point) sizes, as well as the Two-line English (28–point) and Two-line Great Primer (36–point) Titling founts.
16 **„In Principio Erat Verbum ...“ Vzorek vytištěný na zadní straně archu z papírnictví Hampshire House Workshops Publishing Shop, nyní ve vlastnictví Newberry Library v Chicagu. Poznámka Peplerovým rukopisem: „To A. E. R. G., from E. J., and H. D. C. P., the printers, 19th January 1916“ (Wing Collection ZP945, str. 13).** “In Principio Erat Verbum...” A proof printed in black on the reverse of a sheet of Hampshire House Workshops Publishing Shop stationery is in the Newberry Library, Chicago, inscribed in Pepler’s hand “To A. E. R. G., from E. J., and H. D. C. P., the printers 19th January 1916” (Wing Collection ZP945.S 13).
17 **Edward Johnston Ivoru Fraserovi, 15. prosince 1922. Crafts Study Centre.** Edward Johnston to Ivor Fraser, 15 December 1922. Crafts Study Centre.
18 **Pierpont Morgan Library, New York.** Pierpont Morgan Library, New York.
19 **British Institute of Industrial Art, The Art of Lettering and its use in divers crafts and trades (Oxford, 1931), str. 38.** British Institute of Industrial Art, **The Art of Lettering and its use in divers crafts and trades** (Oxford, 1931), p. 38.

# DIGITÁLNÍ REVIVAL

## Grotesk Edwarda Johnstona pro Londýnské metro

**text** Richard Kegler
**translation** Linda Kudrnovská

Písmolijna P22 začala s tvorbou fontů v roce 1994. Její první fonty byly založeny na rukopisech a kresbách surrealistických malířů Marcela Duchampa a Joana Miróa. Nebyla to písma v tradičním slova smyslu – font **Duchamp** byl pokusem o využití vlastních Duchampových metod náhodného výběru a o poctu autorovi. Font **Miró** byl zase pokusem o poskládání celé abecedy z tvarů nalezených na různých autorových malbách. Disketa s oběma fonty byla zabalena v jednoduchém kartonu a prodávána v síti muzejních prodejen suvenýrů. To byly začátky písmolijny P22.

Po zájmu, který vzbudily tyto dvě sady písem, jsme začali pracovat na písmech, která nikdy dříve do digitální podoby převedena nebyla. Po naší kolekci **Josef Albers**, připravené ve spolupráci s Guggenheimovým muzeem v New Yorku, a po beatnickém fontu **Daddy-O**, který vznikl ve spolupráci s Whitney Museum of American Art, se začala hromadit spousta nápadů, co bychom mohli ještě udělat. Vytvořili jsme dětskou sadu fontů tak, že jsme nechali pětileté dítě nakreslit všech 256 znaků. Stejně jako předešlé fonty byl i tento distribuován prostřednictvím muzejních prodejen. Tak jsme poznali svou niku – designéři kupují písma, designéři chodí do muzeí. Přirozená marketingová volba.

Naše první kontakty s muzejními obchody se odehrávaly na veletrzích. Po jedné z muzejních obchodních přehlídek nás v roce 1996 kontaktovalo London's Transport Museum (Muzeum londýnské dopravy) s návrhem, abychom vytvořili font s dopravní tematikou pro jejich nově vznikající muzeum pro děti. V tom jsme spatřili příležitost vyzkoušet azískat licenci k fontu, který všichni typografové obdivují už od roku 1916, a sice ke **grotesku Edwarda Johnstona**, vzoru většiny moderních bezpatkových písem. V nedávno vydané limitované knižní sérii „London's Handwriting" byla „originálnímu" Johnstonovu grotesku pro londýnské metro věnována velká pozornost.

Rozhodli jsme se popsat rozdíly mezi originálním písmem z roku 1916 a současnou upravenou digitální verzí, která v roce 1988 nahradila všechny verze předcházející. Současná verze užívaná společností London Transport (LT) se v několika bodech od původní Johnstonovy verze liší: nejvýraznějším rozdílem jsou znaky ‚f', ‚g' a ‚l', podobně jako číslice 1 a 4. Napadlo nás, že jelikož originál už LT nadále technicky nevyužívá, mohl by autorizovat naši verzi abecedy. Bylo nám však jemně řečeno, že nepřichází v úvahu, abychom přišli na trh s novou verzí tohoto fontu, protože je velice pečlivě střežený LT jako součást jeho vizuální identity. To pro nás bylo velkým zklamáním, přestože jsme to – vzhledem k přehnané horlivosti LT, s níž ochraňuje svou grafickou identitu – svým způsobem očekávali. Naše argumenty týkající se jemných odlišností bohužel nebyly dostatečně přesvědčivé.

P22 pokračovala na práci s koncepty písem sestavených z vagónů a dalších předmětů, které organizátoři muzea pro děti požadovali ve své vizi obrázkového fontu s tematikou dětské dopravy. Čas však plynul a otevření dětského muzea bylo opožděno, stejně jako projekt samotný. Muzeum nás kontaktovalo a sdělilo nám, že se celá akce možná vůbec neuskuteční... Nicméně že změnili názor na digitalizaci „originálního" Johnstonova grotesku pro londýnské metro. To byla samozřejmě skvělá zpráva!

Našim žádostem o zdrojové materiály bylo vyhověno prostřednictvím již zmiňované publikace „London's Handwriting", kterou London's Transport Museum vydalo v roce v roce 1994 a která zahrnuje celou Johnstonovu abecedu přetištěnou z originálních dřevěných štočků. To byl pro naši práci ideální zdroj. Myšlenka, že budeme jezdit londýnským metrem a hledat pozůstatky starých nápisů, sice měla své kouzlo, ale naštěstí jsme ji mohli nahradit přímo prací na základě zmíněného zdroje.

Úkol digitalizovat otisky originálních štočků vyžadoval několik zásadních rozhodnutí. Mají být nedokonalosti vzniklé opotřebením a nepravidelnosti v různých velikostech ponechány jako kuriozita? Měli bychom v tučné verzi doplnit minusky, přestože originální verze byla pouze verzálková? Efekt tisku z dřevěných štočků jsme vyřešili kompromisem. Autentické tvary byly převzaty z konkrétní velikosti na úkor přesné geometrie (jak proporce písma implikují) a rohy byly nepatrně zaobleny. Perfektně hranaté rohy by působily sterilním digitálním dojmem, který by nijak nepřipomínal písmo z roku 1916. Tučnou verzi jsme ponechali pouze ve verzálkách.

Podobně jako je tomu u všech ostatních písem P22, vytvořili jsme i sadu grafických ornamentů, které jsme shromáždili z Johnstonových návrhů pro London Transport: z kachlových motivů nalezených v různých stanicích a z potahů na sedadla ve vagónech. Ornamenty zahrnují i prvky, které napodobují slavný design mapy metra od Franka Picka. Tyto prvky lze řadit plynule za sebe a vytvářet tak trasy metra včetně názvů zastávek a přestupních stanic. Jediný motiv, který jsme nesměli do této sady použít, byl typický kruh označující londýnské metro. Červený kruh s modrou příčkou (i jakýkoli jeho černobílý duplikát) tvoří „logo", které je nadále plně chráněno a je samo o sobě modelem korporátní značky a firemní identity. Logo jsme ale směli použít na obalu sady písem. Proporce textu a prázdného prostoru ponechaného kolem loga byly striktně dány grafickým manuálem, který nám poskytlo London's Transport Museum.

Autorizovaný font je ke koupi v prodejně London's Transport Museum v Covent Garden, na webové stránce P22 nebo u autorizovaných prodejců fontů P22. ✖

TYPEFACE **Nimbus Sans** Novus (regular, medium, **semibold**, **heavy**) URW++ → **P22 Johnston UNDERGROUND (P22)**

## Edward Johnston's London Underground Typeface **A DIGITAL REVIVAL**

P22 began creating fonts in 1994. These fonts were based on the handwriting and imagery of surrealist artists Marcel Duchamp and Joan Miro. These were not typefaces in any traditional sense. The **Duchamp** font was an attempt to use Duchamp's own methods of random selection and appropriation in a self-referencing "homage". The **Miro** font was an attempt to extract a full alphabet from the forms found throughout Miro's constellation series of paintings. Both fonts were packaged with a simple flat card and a floppy disk and sold in Museum gift shops. This was the beginning of P22.

With the interest generated by these two font sets, we then started to work on revivals of actual type designs that were never before made in digital form. After our **Josef Albers** set created in collaboration with the Guggenheim Museum in New York and our **Daddy-O** "Beatnik" set for the Whitney Museum of American Art, there seemed to be many good ideas of what could be done. We created a children's font set by commissioning a 5 year old to design all 256 characters.

This set as well as our other sets were being marketed to Museum gift shops.

This was our niche. We found that designers buy fonts and designers go to museums...a natural marketing choice!

Our primary contact with Museum shops was at bi-annual trade shows. After one museum trade show in 1996, we were contacted by the London Transport Museum about possibly creating a transportation themed font set for their new Children's Museum. We immediately saw an opportunity to try and license a font that has been long admired by all designers: The **Edward Johnston Underground** sans-serif type of 1916. This type design has been the inspiration for most modern sans serif faces ever since. With a recent publication of a book called "London's Handwriting", there had been some attention given to the "original" Johnston type design for London Transport.

We decided to try and explain the differences in the "original" type of 1916 and the current proprietary digital version, which had replaced all previous versions in 1988. The current version used by LT has a few distinct differences from Johnston's original design (most notably the letters f, g, & l and the figures 1 & 4). Our thought was that the original is no longer technically being used by LT, so they may allow an authorized version to be produced. We were politely told that there is no way that we would be able to market a version of this font because it is very carefully protected by London Transport as part of their visual identity. This was disappointing but expected due to the notorious diligence of LT in protecting their graphic identity. Our arguments about the subtle differences did not seem to be persuasive enough.

P22 proceeded to work on drafts of fonts made from train cars and other things that the LT Children's Museum seemed to desire in their vision of a "children's transportation themed picture font set that was not the original Johnston font". Some time passed and the Children's Museum opening was delayed and the project also delayed. We were contacted by the Museum to say the project is probably not going to happen...however, they have reconsidered our original proposal of digitising the "original" Johnston Underground face. This was good news!

Our requests for source materials were obliged with a reference copy of "London's Handwriting" the limited edition book produced by LT in 1994 included full alphabet printings from the actual wood blocks. This was an ideal source to work from. The thought of travelling on the London tube and tracing old signage had a certain appeal, but luckily we were able to work primarily from this one source instead.

A few decisions had to be made before getting on with the task of digitising letterpress prints of the original woodblock. Should the imperfections from abuse and irregularities of various size cuttings be retained for a "quaint" effect? Should the bold version have a lower case added or kept only in the upper case as in the original design?

A compromise was made for the effect of the wood type. The shapes were kept authentic to one certain size and rather than have perfect geometry (as the proportions of the face imply) there were very slight "bumps" added to the corners. Perfect angular corners would have created a sterile digital look that did not evoke wood type from 1916. The bold version retained its upper case only status. As with most other P22 sets, a font of graphic ornaments was also created. These were derived for other Edward Johnston designs for London Transport in the form of tile motifs found in various stations and seat cover patterns in the train cars. The ornaments also include elements, which mimic the famous Frank Pick underground map layout. These linking elements can be typed out in a linear fashion to create lines with designations for train stops and interchanges. The one motif that we were not allowed to include in this set was the London Transport "roundel". The red circle with the blue bar (and any black and white counterpart) is still the "logo" that continues to be fully protected and is in itself the model for corporate branding and identity systems. We were allowed to use the roundel on the packaging design for the font set. The proportions of lettering space and white space around the roundel were strictly prescribed in the LT style Guide.

The authorized font can be purchased at the London Transport Museum shop in Covent Garden in London, through the P22 website and from authorized resellers of P22 fonts. ✖

abcdefghijklmnopqrstu
vwxyzABCDEFGHIJKLM
NOPQRSTUVWXYZáàâä
ãåăąçéèêěëíìıïñóòôöőõøú
ùûüůűčřňšťďžżÿœæqußf
ﬁﬂGKWÀÃÄÅÂÁĄĂÉÊĚÈ
ĚŸÍÎÏÌÓÔÒÕŐÖØŒÇÑÜ
ÚÛÙŰŮÐĎČŠŘŽŇŤŁĽŻ
Æß€¥£§¢¶℗®©∫ªº0123
456789(÷/¤‹›‡†‰%ð-x!#$
&^«»…–—_)°•*+/ı[,-.:;·<=>
?@¿¡x\]{|}~™”^˜¯˘˚˙˛˝˘¸

P22 Johnston UNDERGROUND regular

ABCDEFGHIJKLMNOP
QRSTUVWXYZÄÅÁÀÂ
ÄÃÇÑÜÉÈÊËÍÌÎÏÑÓÒÔ
ÖØÕÚÙÛÜÆÆØŒŒÐŠ
ŁÝŽß$Ÿ¥%&þ†°¢£§℗®©
0123456789(•./:;<=>?¿¡
x«»…™)[|*+x#@\]_,-—
÷/‹›‡´ ¨ ˘ ˇ ˝ ¸ ˆ ˜ P22 Johnston UNDERGROUND bold

P22 Johnston UNDERGROUND extras

**RICHARD KEGLER (1965), americký typograf, zakladatel a spolumajitel písmolijny P22.** American typographer, founder and the senior partner of P22 type foundry → http://www.p22.com/

**✖ ROBOTY UŽ JDOU.** Jak jsme informovali v šestém čísle Typo, **Just van Rossum**, **Erik van Blokland** a **Tal Leming** vytvořili nový nástroj pro úpravu písem. V těchto dnech se dostává do distribuce první finální verze programu, což je zajímavý obrat u produktu, který je pro nekomerční účely zdarma.
**RoboFab** je celý napsaný ve skriptovacím jazyce **Python**, tudíž je spustitelný na všech platformách, kde je dostupný Python 2. 3. RoboFab může běžet samostatně nebo jako doplňková knihovna FontLabu 4.61, čímž se jeho možnosti ještě dále rozšiřují.
Hlavní síla RoboFabu spočívá v manipulaci s křivkami, v interpolacích a transformacích. Kromě těchto poměrně běžných operací umí RoboFab vytvářet akcentové znaky, což ocení zejména středoevropští typografové. RoboFab momentálně používají písmolijny **Font Bureau**, **LettError**, **Typotheque** a **House Industries**, které také zajistily betatestování programu. [pk]
→ www.robofab.org
→ www.letterror.com/code/robofab

**✖ SOUČASNÉ NOVINY.** Pokud plánujete redesign novin nebo chystáte „launch nového produktu“, můžete se inspirovat v knize **Contemporary Newspaper Design**. Pro znalce oboru budou stačit jména autorů: **John D. Berry** a **Roger Black**. Pro ostatní dodáváme, že mezi ukázkové příklady patří Los Angeles Times, National Post, The Guardian, La Prensa Gráfica, The Times nebo NZZ am Sonntag.
Kniha obsahuje vývoj zmíněných periodik v průběhu posledních patnácti let po stránce grafické i technologické. Texty jsou bohatě doplněny doprovodnými ilustracemi a ukázkami.
**John D. Berry** je dlouholetý editor časopisu U&lc (Upper and lower case) i jeho on-line verze a editorem oceňované knihy Language Culture Type. Má velké zkušenosti nejen s psaním o typografii a grafickém designu, ale také s tvorbou knih, protože pracoval jako jejich úpravce. **Roger Black** je „novinový klasik“, který redesignoval spoustu různých novin a časopisů, namátkou Newsweek, National Enquirer nebo Svenska Dagbladet.
Knihu můžete objednat přímo u vydavatele nebo například na serveru **Amazon.com**, kde vás přijde na 45 dolarů.
→ www.markbattypublisher.com

**✖ TŘI NOVINKY OD ITC.** První dvě novinky představuje dvojice dekorativních písem od **Teri Kahanové**, kterou zřejmě vytvořila opojena sladkými havajskými nápoji. **ITC Kahana** je inspirováno tancem hula a vyjadřuje „sílu polynéského lidu“. Písmo tvoří pouze verzálky, na pozici minusek jsou ozdobné varianty znaků. **ITC Puamana** připomíná klasický Brush Script doplněný roztřesením znaků jakoby z „pera“ **Erica van Blocklanda**. Tato deformace představuje „kolébání palem v přímořském větru“. Pokud bez těchto písem nemůžete žít, přijdou vás každé na 40 dolarů.
Třetí novinka je mnohem zajímavější a úzce souvisí se zaměřením tohoto čísla časopisu. **ITC Johnston** je písmo vytvořené podle původní „podzemkové“ sady Edwarda Johnstona z londýnského metra. Písmo bylo vydáno již v roce 1999, ale pouze ve stojaté verzi. Nyní mu **Dave Farey** a **Richard Dawson** dotvořili pravou kurzivu, na které už pár let pracovali. Na kurzivě je zajímavé, že to není pouze obvyklé naklonění písma a nutné doladění některých znaků, ale jde o svébytné dílo, které nezapře dobovou inspiraci. „Bez Johnstonovy oddanosti literám a částečně vlivu na bezserifová písma 20. století bychom nebyli schopni vytvořit naši interpretaci kurzivy,“ říkají autoři. Celou rodinu ITC Johnston pořídíte za 119 EUR. [pk]
**ITC Kahana** → www.itcfonts.com/fonts/detail.asp?nCo=AFMT&sku=ITC2674
**ITC Puaman** → www.itcfonts.com/fonts/detail.asp?nCo=AFMT&sku=ITC2675
**ITC Johnston** → www.itcfonts.com/fonts/detail.asp?nCo=AFMT&sku=ITC2675

**✖ ZJIZVENÁ TVÁŘ.** Po dvaceti čtyřech letech vyšlo 8. dubna poslední číslo časopisu **Face**. Byl spojen s typografií **Nevilla Brodyho**. Nebyl „trendy“, ale zachovával si svou tvář. Zřejmě to bylo důvodem jeho konce, protože dnes už upoutává pozornost jen asi třetiny dřívějších čtenářů z doby konjunktury v 80. letech.
**Dylan Jones** pro The Guardian prohlásil: „Nebyl to obyčejný trendy magazín a také neplnil své stránky záplavou tuctové kultury. Face nepředstavoval elegantní módní návrháře, cool popové zpěváky nebo umělecké brazilské filmy; bylo tady mnoho časopisů, které to dělaly – například Time Out nebo již zaniklý Blitz. Face naopak vytvářel kultivační kulturní prostředí.“ Pro domácího čtenáře je jistě zajímavé, že časopis Face stál coby inspirace u zrodu zřejmě prvního českého designového časopisu Post. [pk]
→ www.theface.co.uk

THE FACE

**✖ DALTON MAAG JE NA ŠVESTKU.** Nový neotřelý serif nabízí **Dalton Maag**. Písmo **Plum** je primárně určeno za titulkové, ale při střídmém použití poslouží i pro kratší texty. Minusky jsou decentně zaoblené, zatímco verzálky udávají směr. Autoři tvrdí, že písmo má „rozkošnou hravost, ačkoli nezapomíná na tradiční proporce“.
Našince jistě potěší přítomnost středoevropských (a tureckých) znaků v základní sadě, stejně tak opentypová verze. Za tu ovšem tvůrci požadují příplatek, protože její výroba není nejjednodušší. Zatímco klasická postscriptová veze (pouze pro Mac) přijde na 54 liber, opentypová verze už na 84 liber, avšak bez hintingu. [pk]
→ www.daltonmaag.com/fonts/exclusives/plume.html
→ www.daltonmaag.com/docs/Plume.pdf

**✖ PRVNÍ VLAŠTOVKA OD LINOTYPE.** **Linotype** se konečně odhodlala a vytvořila první vlastní opentypové písmo. Samozřejmě to nemohlo být nic jiného než některé z písem ze zlatého fondu písmolijny, v tomto případě **Neue Helvetica Pro**. O to víc zamrzí, že Linotype řádně nevyužila možností OpenType, takže písmo obsahuje pouze rozšíření o znaky střední a východní Evropy, chybí řečtina i azbuka. Přesto je pozitivní, že i pomalý dinosaurus konečně vytvořil vlastní OpenType písmo. Zároveň doufáme, že na dalších klenotech (Univers, Frutiger) si dá Linotype mnohem víc záležet.
Celá rodina Neue Helvetica Pro je dostupná jak na CD, tak i pouze v elektronické formě. Fyzická verze vás přijde na 899 EUR, elektronická na „pouhých“ 599 EUR. [pk]
→ www.linotype.com

**✖ NĚMECKÁ VLÁDA V NOVÉM.** **Linotype** licencuje písma **Neue Praxis** a **Neue Demos** pro 13 německých ministerstev, úřad předsedy vlády a informační kancelář. Písma jsou také k dispozici pro partnery všech těchto institucí, avšak nikoli zdarma.
Obě písma vytvořil původně **Gerard Unger** pro písmolijnu **Hell** a pro nový účel byla mírně upravena (proto označení Neue). Neue Praxis a Neue Demos jsou základem nového vizuálního stylu německé vlády a doplňují Univers 57 Condensed, který je použit v logu vlády a vládních institucí.
Neue Demos (patkové) se dodává ve čtyřech řezech (základní, kurziva, tučné a kapitálky), Neue Praxis (bezpatkové) ve třech (Light, Regular, Bold). Ačkoli v dnešní době bychom očekávali dodávku písem OpenType, Linotype dodává od každého písma tři sady – západní, středoevropskou a tureckou. Celkovou dodávku tvoří 23 písem, přičemž znakové sady doplňují symboly, speciální znaky a číslice.
Pro vládní instituce je použití písma zdarma, partneři mohou zakoupit CD se všemi řezy pro Windows i Macintosh za celkovou cenu 380 EUR. Německá vláda tak zvolila jinou praxi než například Škoda Auto, která písmo svým partnerům poskytuje zdarma (v souladu s licencí). [pk]
→ www.linotype.com/16364/010304–doc.html
→ www.bund.de/
→ www.bmbf.de/pub/corporate_design_bmbf.pdf
→ Corporate-Design@bpa.bund.de

**✖ DUTCH TYPE / TATO KNIHA JE PROSTĚ ÚŽASNÁ!** Již několikrát jsem v rozhovorech s odborníky z nejrůznějších profesí narazil na totožné téma: zájem o obor v nich vyvolala **kniha**, kterou si v dětství pořád dokola prohlíželi nebo pročítali. I můj zájem o písmo byl ovlivněn knihou. Právě při prvním listování **Dutch Type** jsem si vzpomněl, jak jsem kdysi obkresloval do bloku různé abecedy. Došlo mi, že když děti projeví zájem o nějaké téma, měly by dostat tu nejlepší knížku, jaká k němu existuje. **Dutch Type** je zkrátka kniha, kterou závidím a přeji nejen dnešním dětem (i když jim asi vůbec není určena).
**Jan Middendorp** na knize pracoval šest let. Podařilo se mu shromáždit neuvěřitelné množství informací a obrazového materiálu z historie i současnosti holandské typografie. Autor nesleduje písmo jen z estetického hlediska. Celá jeho práce je unikátní právě schopností zařadit minulý i současný vývoj tvorby písma v Holandsku do širších kontextů. Velký prostor je věnován kulturnímu prostředí, které má na tvorbu a stylizaci písma zásadní vliv. Neméně důležité pro vývoj písma jsou technologie, které ovlivňují nejen samotnou tvorbu, ale také pozdější reprodukci. V neposlední řadě je holandská tvorba srovnávána s dílem světových písmařů.
Dutch Type představuje autorovo hledání zdrojů průkopnické práce holandských typografů od 15. století do prvních let 21. století. Informace o současné tvorbě jsou založené i na rozhovorech s tvůrci písem, což umožňuje čtenářům rozpoznávat motivy a metody typografické komunity. Čtivě a nesmírně erudovaně napsaný text je doplněný stovkami ukázek písem, skic či studií, z nichž mnohé dosud nebyly publikovány.
Middendorp v úvodu uvažuje, že časem knihu aktualizuje, a vyzývá čtenáře k aktivní účasti na další verzi. Kniha má rozměry 225 × 280 mm, 320 stran tištěných barevně na matném křídovém papíře a pevnou vazbu. Autory grafické úpravy jsou **Bart de Haas** a **Peter Verheul** – jeho písmem Versa je kniha vysazena. Dutchtype je možné objednat na stránkách rotterdamského vydavatelství **010 publishers** za 62,50 EUR.
→ www.010publishers.nl
→ www.dutchtype.org [fb]